COMPTE RENDU OFFICIEL

DES

DÉBATS

DE LA

CHAMBRE DES COMMUNES

DU

CANADA

PREMIÈRE SESSION — ONZIÈME PARLEMENT

---

9 EDOUARD VII, 1909

VOL. XC

COMPRENANT LA PÉRIODE DEPUIS LE CINQUIÈME JOUR DE MARS JUSQU'AU CINQUIÈME JOUR D'AVRIL, INCLUSIVEMENT

OTTAWA
IMPRIMÉ PAR C. H. PARMELEE, IMPRIMEUR DE SA TRÈS EXCELLENTE MAJESTE LE ROI
1909

Débats des Communes

PREMIÈRE SESSION—ONZIÈME PARLEMENT

CHAMBRE DES COMMUNES.

Vendredi, 5 mars 1909.

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

TRAVAUX DE LA CHAMBRE.

Le très hon. sir WILFRID LAURIER (premier ministre) propose:

Que de ce jour jusqu'à la fin de la session, les propositions émanant de l'initiative ministérielle aient la priorité le mercredi, immédiatement après les questions.

M. MONK: Cette proposition, j'imagine, s'appliquera à mercredi prochain, et cependant le premier ministre avait donné à entendre, ce me semble, que nous pourrions mettre ce jour-là à l'étude la motion inscrite en mon nom au feuilleton, puisque la journée de lundi est réservée à la discussion de la motion de mon honorable collègue de Westmoreland (M. Emmerson). Je demande donc que la proposition n'ait d'effet qu'après mercredi prochain.

Sir WILFRID LAURIER: Si nous n'abordons pas lundi prochain la discussion de la motion de l'honorable député (M. Monk), nous le ferons certainement le lundi suivant, et cela devrait suffire.

(La motion est adoptée.)

AVIS D'UN PROJET DE RESOLUTION RELATIF A UN SERVICE DE PAQUEBOTS ENTRE LA FRANCE ET LE CANADA.

Le très hon. sir WILFRID LAURIER (premier ministre): Je propose au nom de mon collègue de la Marine et des Pêcheries qu'à sa séance de mardi prochain, la Chambre se forme en comité général pour examiner le projet de résolution ci-après. Je dois ajouter que Son Excellence le Gouverneur général approuve ce projet qui est ainsi conçu:

Il y a lieu d'autoriser le Gouverneur en conseil à conclure un traité ou des traités, pour une période n'excédant pas dix années, avec des particuliers ou une compagnie quelconques, à l'égard de l'établissement d'un service de paquebots entre un port ou des ports du Canada et un port ou des ports de France aux conditions que le Gouverneur en conseil jugera convenables, et à accorder de ce chef une subvention n'excédant pas deux cent mille dollars par année, basée sur un service comprenant au moins quinze voyages par année aller et retour, plus une subvention n'excédant pas cent mille dollars, et de même en proportion pour un plus grand nombre de voyages.

(Adopté.)

JURIDICTION EN MATIERE DE PECHERIES.

M. R. L. BORDEN: En l'absence du ministre de la Marine et des Pêcheries, je prierai le premier ministre de nous dire où en sont rendues les négociations qui, à un moment donné, se poursuivaient entre le gouvernement fédéral et les gouvernements provinciaux relativement aux attributions du Dominion et des provinces en matière de pêcheries. Mon très honorable ami se rappellera qu'à la dernière session le Gouvernement nous a fait entendre que certain fonctionnaire dont il nous donna le nom avait été chargé de se transporter dans les diverses provinces et de se consulter avec les ministres afin de prendre avec eux, si c'était possible, des mesures effectives pour que le travail fût exécuté sans obstacle par les divers gouvernements provinciaux ou par les soins du gouvernement fédéral, et sans laisser subsister le moindre doute en matière de juridiction. Dès les premiers jours de la session, j'ai demandé des informations sur ce point, mais on ne m'a guère renseigné. Si le premier ministre n'est pas en mesure de me répondre aujourd'hui, aurait-il l'obligeance de se mettre en communication avec son collègue de la Marine et des Pêcheries et de me renseigner le plus tôt possible?

Sir WILFRID LAURIER: Je crains de ne pouvoir donner des renseignements aussi complets que ceux que le ministre fournirait

lui-même s'il était ici. Il me semble, en effet, que M. Bastedo fut chargé, l'an dernier, d'entrer en pourparlers avec les gouvernements provinciaux dans le but d'arrêter, si c'était possible, les bases d'un arrangement. C'est à cela que M. Bastedo s'employait lorsqu'il fut attaché au service des pensions, au ministère du Commerce. Il y a quelques semaines, les gouvernements provinciaux envoyaient à Ottawa des représentants qu'ils avaient chargés de discuter une question qui ne se rattachait pas directement à celle-là, mais je crois savoir que la question des pêcheries n'est pas restée étrangère aux pourparlers. Le ministre se propose de reprendre les négociations. Je n'en puis dire davantage.

M. R. L. BORDEN: Je remarque que le ministre de la Marine et des Pêcheries est maintenant à sa place; aura-t-il l'obligeance de se reporter au compte rendu de la séance afin de se mettre en mesure de répondre à la question que j'ai faite aujourd'hui même?

LE TRAITE RELATIF AUX VOIES NAVIGABLES.

M. R. L. BORDEN: Peut-on savoir quand sera déposé le traité relatif aux voies navigables?

Sir WILFRID LAURIER: Nous venons précisément de recevoir à ce sujet une dépêche que je me ferai un plaisir de déposer lundi ou mardi prochain.

1re LECTURE

De deux projets de loi:

Le 1er (n° 91), déposé par M. Macdonell, constituant en corporation la Prudential Trust Company, Limited;

Le 2e (n° 92), déposé par M. Geoffrion, concernant certains brevets de la Hart Otis Car Company, Limited.

1er RAPPART DU COMITE DES ORDRES PERMANENTS.

M. A. H. CLARKE propose l'adoption du premier rapport du comité des ordres permanents, rapport qui est ainsi conçu:

Votre comité a examiné la partie de la pétition de la compagnie du chemin de fer de la vallée de la rivière Kettle, où cette compagnie demande une prolongation de délai à l'égard du parachèvement de ses voies autorisées, parties qui, suivant le rapport de l'examinateur des pétitions relatives aux bills d'intérêt privé, n'est pas comprise dans l'avis. Ayant acquis la preuve que l'avis nécessaire se publie en ce moment et qu'il aura été affiché assez longtemps avant que le comité des chemins de fer puisse mettre le projet de loi à l'étude, votre comité propose que cet avis soit jugé suffisant.

Le tout respectueusement soumis.

A. H. CLARKE,
Président.

Sir W. LAURIER.

Monsieur l'Orateur, on m'a prié de proposer l'adoption de ce rapport en l'absence du président du comité.

M. R. L. BORDEN: Par quel moyen prouvera-t-on à la Chambre ou à un comité quelconque que l'avis nécessaire a été publié au moment prescrit? Cette motion-ci repose sur une chose probable, mais quelle certitude avons-nous que cette chose sera faite? Qui sera chargé de veiller à ce qu'elle soit faite avant que le projet de loi soit mis à l'étude?

M. A. H. CLARKE: Je serais assez embarrassé de répondre à cette question. Le président du comité étant absent, c'est moi que l'on a chargé de remplir cette formalité.

M. R. L. BORDEN: Si nous avions la certitude, par exemple, que le président du comité des chemins de fer surveillera l'affaire et obtiendra la preuve que l'on s'est conformé aux prescriptions du règlement avant de mettre le projet de loi à l'étude, cela nous suffirait; mais comme nous n'avons pas cette certitude, je ne crois pas qu'il soit possible d'agréer la motion.

Sir WILFRID LAURIER: Mieux vaut la réserver.

M. l'ORATEUR: La motion est réservée.

SUBSIDES — OBSERVATION SUR LA VERSION FRANÇAISE DES LOIS.

L'hon. W. S. FIELDING (ministre des Finances) propose à la Chambre de se former en comité des subsides.

M. E. PAQUET (L'Islet) (texte): Monsieur l'Orateur, je désire attirer votre attention sur la version française de nos lois.

En parcourant les statuts, version française de 1867 à 1903 inclusivement, année où feu M. Coursolles, traducteur en chef français, a été mis à sa retraite, il est facile de constater que les titres des compagnies de chemins de fer et autres, même des provinces autres que celle de Québec étaient en français dans la version française, sauf de très rares exceptions.

Depuis 1904, inclusivement, les noms anglais sont rarement traduits dans la version française. Dans tous les statuts français relatifs à la fusion de deux compagnies, de deux langues, le marché de la convention entre les deux institutions, formant annexes à la loi de la fusion, était traduit en français de sorte que nous avions une version française complète, un tout homogène.

Pourquoi le mode rationnel, suivi pendant de si nombreuses années, a-t-il été mis de côté?

Permettez-moi de signaler quelques anomalies frappantes: 1. Le bill (n° 8) de 1908, est intitulé: "Loi concernant la compagnie dite "The Tobique Manufacturing Company." Or cette compagnie a été incorporée

en 1898, 61 Victoria, chapitre 116, avec le titre " La Compagnie manufacturière de Tobique." Voilà donc une compagnie ayant à la fois un nom français et un nom anglais dans nos statuts français.

2. Le bill (n° 13) de 1908 a pour titre: "Loi concernant la British Columbia Southern Railway Company."

Dans les statuts de 1899, le nom de cette compagnie est : " La Compagnie du chemin de fer du Sud de la Colombie Britannique."

On observe donc la même anomalie.

3. Le bill (n° 15) de 1908 a pour titre: " Loi concernant l'Esquimault and Nanaimo Railway Company."

Dans les statuts de 1886, chapitre 15, de 1888, chapitre 89; de 1905, chapitre 90, de 1906, chapitre 92, le titre est: " La compagnie du chemin de fer d'Esquimault à Nanaïmo." Même en 1884, article 3, chapitre 6, des statuts français, le nom de la compagnie est en français.

Donc dans les statuts de 5 années, nom français, et 24 ans après, nom anglais dans la version française des statuts de 1908.

4. Le bill (n° 16) de 1908, " Loi concernant le South Ontario Pacifique Railway Company". Dans les statuts de 4 années, 1887, 1891, 1896 et 1906, le nom de cette compagnie est traduit.

5. Le bill (n° 19), 1908, " Loi constituant en corporation la banque dite " The Bank of Winnipeg." Dans toute la législation antérieure à 1903, le nom des banques était en français dans les statuts français.

6. Le bill (n° 21) 1908: " Loi concernant la compagnie dite " The British Yukon Railway Company ".

Cette compagnie a été incorporée sous le nom de: " La Compagnie de mines, de commerce et de transport du Yukon Britannique. 60-61 Victoria, chapitre 89, 1897. Le nom a été changé en celui de " Compagnie du chemin de fer du Cukon Britannique, 63-64 Victoria, chapitre 53, 1900."

Le même titre se retrouve en français en 1901.

7. Le bill (n° 20) de 1908: " Loi concernant la compagnie dite " The Belleville, Prince Edward Bridge Company." Dans les statuts de 1899, chapitre 95, le titre est " La Compagnie du pont de Belleville-Prince-Edouard."

8. Le bill (n° 24): " Loi concernant la West Ontario Pacific Railway Company." Dans les statuts de 1885, chapitre 87, 1886, chapitre 70, 1887, chapitre 62, 1906, chapitre 178, le titre est: " La Compagnie du chemin de fer du Pacific de l'Ouest d'Ontario."

Voilà donc plusieurs compagnies dont le nom est tantôt en français et tantôt en anglais dans nos statuts français.

Durant cette session nous trouvons les projets de loi Nos 25, 28 et 30 dans lesquels les conventions passées entre les compagnies contractantes, ne sont pas même traduites, mais sont tout simplement interca-

lées dans la version française, contrairement à la pratique rationnelle.

L'honorable député de Chicoutimi et Saguenay a présenté un bill (n° 42) constituant en corporation la Canadian Liverpool and Western Railway Company. Il s'agit de la construction d'une voie ferrée dans la province de Québec et cependant dans la version française le nom de la compagnie est en anglais.

Pourquoi toutes ces anomalies dans les statuts français? Je vous demande respectueusement, monsieur l'Orateur, dans l'accomplissement de vos nobles fonctions, de prendre des mesures afin de prévenir une confusion irrémédiable dans nos lois françaises.

L'hon. L. P. BRODEUR (ministre de la Marine) (texte): Monsieur l'Orateur, la question soulevée par l'honorable député ne relève pas du Gouvernement, car la traduction des lois est absolument sous le contrôle de la Chambre, faite par les officiers de la Chambre, et par conséquent le Gouvernement n'a aucun contrôle sur ces fonctionnaires. Cependant la Chambre a parfaitement le droit de discuter cette question, et je n'ai rien à dire de ce que mon honorable ami ait jugé à propos de la soulever.

Si je me rappelle bien, autrefois, non seulement on traduisait en français toute loi créant une compagnie, mais aussi le nom même de cette compagnie. Ainsi, par exemple, le texte anglais donnait pour nom, " Bank of Montreal ", et en français, " Banque de Montréal .', Il y avait donc deux appellations distinctes pour la même institution. Il en est de même pour la Banque Nationale à Québec; la version anglaise est " National Bank of Quebec."

Lorsque M. Fréchette a été nommé traducteur en chef, il a, je crois, inauguré le changement que vient de mentionner l'honorable député, c'est-à-dire qu'il a donné aux compagnies le nom indiqué dans la requête adressée au Parlement par les requérants. Je me rappelle parfaitement que lorsqu'il s'est agi de créer la Banque Provinciale, elle a été incorporée sous le nom de " Banque Provinciale " pur et simple.

Je crois qu'il y a beaucoup à dire en faveur du changement opéré par M. Fréchette. Pour ma part, je ne suis pas prêt à déclarer qu'il est dans l'erreur. Comme l'honorable député le sait, le nom d'une compagnie désigne une personne morale, et est-il opportun que cette compagnie soit compagnie soit connue sous deux noms différents?

M. PAQUET (l'Islet) (texte): Si l'honorable ministre me le permet, j'ai démontré, il y a un instant, que dans la version française, tantôt on traduisait les noms anglais, tantôt on ne traduisait pas les mêmes noms. Je demande qu'il y ait uniformité.

L'hon. M. BRODEUR: Toute la question est de savoir si, comme mon honorable ami

semble le désirer, les noms des compagnies doivent être traduits dans les deux langues, c'est-à-dire, qu'on les désigne dans la version française par un nom français et dans la version anglaise par un nom anglais. Il peut se présenter des inconvénients assez graves. Ainsi une compagnie pourrait être poursuivie devant les tribunaux sous deux appellations différentes lorsqu'elle ne forme qu'une seule personne morale. N'est-il pas plus désirable qu'une compagnie ne soit connue que sous un seul nom?

Je n'ai jamais eu l'occasion de discuter la chose avec M. Fréchette mais je crois que c'est l'idée qu'il avait en vue.

J'ai cité le cas de la Banque Provinciale, et si mon honorable ami consulte les statuts, il verra dans la version anglaise que cette banque est désignée sous le nom de: " Banque Provinciale." Cependant, il y a une anomalie assez sérieuse signalée par l'honorable député, c'est celle où une compagnie a reçu une charte sous un nom traduit dans la version française et qui, plus tard, ayant fait amender sa charte, la version française, dans ce dernier cas, ne traduit pas le nom, mais donne le titre anglais seulement, de sorte que cette même compagnie semble avoir deux noms différents dans la version française.

Ce débat fournira à M. Fréchette l'occasion d'examiner la question et de voir s'il ne serait pas préférable de conserver le même nom pour la version française, tant que la compagnie existera.

Quant à la question générale de la traduction de tous les noms anglais en français, je ne crois pas, comme je l'ai dit il y a un instant, que M. Fréchette ait été dans l'erreur.

M. F. D. MONK (Jacques-Cartier) (texte): Monsieur l'Orateur, il me semble que le principe posé par l'honorable ministre est extrêmement dangereux. Si je l'ai bien compris, il prétend qu'on ne devrait pas, en traduisant nos lois, donner à la version française une traduction du nom anglais. Pourquoi cela? Parce que les requêtes demandant la reconnaissance légale, sont généralement rédigées en anglais et que, par conséquent, le nom adopté est également donné en cette langue. Il s'appuie sur une décision prise par M. Fréchette, le chef de la traduction, il y a plusieurs années. Je ne sais si l'honorable ministre sait positivement que c'est là la manière dont M. Fréchette interprète son devoir de traducteur. Je serais surpris qu'il en fût ainsi. Je connais M. Fréchette depuis assez longtemps, et il ne me paraît guère probable qu'il ait adopté une pareille idée.

Quand nous votons une loi créant une banque ou tout autre compagnie, cette loi est censée passée en français comme en anglais. La société à laquelle nous donnons l'existence légale reçoit son nom dans les deux langues. Si ces noms n'étaient pas traduits, jusqu'où pourrions-nous aller? Si le principe de l'honorable ministre était accepté, comme la plupart des requêtes demandant des chartes sont adressées au Parlement dant une langue, les paroles sacramentelles,—si je puis m'exprimer ainsi, —qui se rencontrent dans ces requêtes ne seraient pas susceptibles de recevoir une traduction légale. C'est là un principe dangereux, et je doute qu'un homme de la compétence de M. Fréchette ait songé de l'établir.

L'hon. M. BRODEUR: Il est vrai que j'ai mentionné le nom de M. Fréchette parce que le député de l'Islet a dit que ce changement dans la traduction se faisait remarquer seulement depuis la mise à la retraite de M. Coursolles; j'ai supposé que ce changement avait été fait par M. Fréchette, mais je ne voudrais pas l'affirmer.

M. PAQUET: C'est depuis 1903 inclusivement.

M. MONK: Cela ne me paraît guère probable, parce que la règle n'a pas toujours été suivie, comme l'a indiqué le député de l'Islet. Si M. Fréchette avait établi une telle règle, je crois qu'il l'aurait suivie dans tous les cas.

Je le repète, c'est là un principe dangereux, car s'il était adopté définitivement, il rendrait illusoire le droit que nous avons d'avoir les lois traduites dans les deux langues.

Quant à la traduction, il est vrai que la Chambre en possède le contrôle dans une certaine mesure, mais nous savons que les traducteurs sont payés par le Gouvernement, et que, par conséquent, ils dépendent du Gouvernement. Prétendre, comme l'a fait l'honorable ministre, que le Gouvernement n'a rien à y voir parce qu'il n'a pas le contrôle de ces fonctionnaires, ne me paraît pas être une excuse admissible.

M. DOHERTY: Je ne vois pas d'inconvénient à ce qu'une corporation soit désignée sous un nom français et un nom anglais. Que la banque Provinciale ait eu, lors de son institution, une appellation française et qu'elle ne soit pas désignée sous d'autre nom, cela me paraît assez peu important; mais je tiens à rappeler au ministre de la Marine et des Pêcheries qu'il y a à peu près trois ans, si j'ai bonne mémoire, certaine modification apportée à la loi constituant en corporation la banque Provinciale décrète expressément que cette institution doit être désignée sous le nom de "La banque Provinciale du Canada" et non sous celui de " The Provincial Bank of Canada ". Il semble donc que le Parlement, du moins en ce cas particulier, ait jugé qu'il n'y a pas d'inconvénient à ce que l'institution ait une désignation en l'une et l'autre des deux langues.

TRAVAUX DES COMITES.

M. R. L. BORDEN: Je demanderai au premier ministre s'il n'y aurait pas lieu de renvoyer le rapport du ministère de la Marine et des Pêcheries au comité nouvellement institué. J'observe que sur proposition faite par le président le 3 du courant, le comité se trouve saisi d'une partie de ce rapport, de celle qui a trait à la pêche du homard et aux huîtres. Ce mode de procédure me paraît assez singulier. Pour que ce comité soit de quelque utilité, il importe qu'il soit saisi du rapport tout entier afin que ceux qui en font partie puissent savoir à quelles investigations ils devront se livrer et de quelle manière ils pourront prêter leur concours au ministre et au département.

Je trouverais singulièrement hors de propos qu'il fallut, tous les deux ou trois jours, venir demander à la Chambre de désigner telle ou telle partie du rapport à soumettre à l'examen du comité. Ce dernier ayant éte institué dans le but de mettre à l'étude la question des pêcheries en général, j'estime que le rapport du ministère devrait lui être soumis en entier. Je ne sais comment les choses se passent au comité de l'Agriculture; le rapport du ministre de l'Agriculture y est-il renvoyé?

L'hon. M. BRODEUR: Je ne le crois pas.

M. R. L. BORDEN: Voici quelle est la situation: quand un comité est constitué, il ne peut s'occuper que des seules questions dont la Chambre lui confie l'étude. Ainsi, le comité des comptes publics est chargé de l'étude des comptes publics pour l'exercice entier; c'est là sa sphère d'action. Il me semblait que le comité de l'agriculture avait mission d'étudier le rapport du ministre de l'Agriculture; s'il n'en est pas ainsi, je ne vois plus quelles sont ses attributions, car il ne peut s'occuper de questions dont l'étude ne lui est pas confiée par la Chambre. De même que le comité des pêcheries n'est qu'un vain mot ; il ne possède aucune attribution tant que la Chambre ne lui assigne pas sa tâche particulière.

Je me permets donc de faire observer au premier ministre et à son collègue de la Marine et des Pêcheries que mieux vaudrait saisir le comité du rapport complet du ministère. Il me semble qu'il conviendrait aussi de se préoccuper de savoir s'il n'y aurait pas lieu de renvoyer tous les rapports relatifs aux mines et minéraux, aux voies navigables et à la force hydraulique, aux comités chargés de l'étude de ces sujets, afin que ces comités pussent commencer leurs travaux sur une base quelconque.

L'hon. M. BRODEUR: Si cette partie du rapport a été soumise au comité, c'est que l'autre jour, à une séance de ce comité, on s'est accordé à reconnaître qu'il y avait lieu de s'enquérir de la question des homards et des huîtres; c'est donc dans le but de l'autoriser à s'occuper de cette question qu'on lui a soumis cette partie-là du rapport. Je conviens avec l'honorable chef de l'opposition que les délibérations du comité de l'agriculture ont dû être plus ou moins irrégulières, puisque les comités de la Chambre ne doivent s'occuper que des seules questions dont l'étude leur est assignée par la Chambre même.

Je crois que le premier ministre a traité ce point au cours du débat auquel la motion du chef de la gauche a donné lieu; je crois aussi que ce principe est consacré par la résolution qui, au début de la session, suit immédiatement la formation des comités.

M. SPROULE: Le ministre me paraît faire erreur, excepté en ce qui concerne le comité des comptes publics.

L'hon. M. BRODEUR: Le comité des comptes publics est saisi du rapport de l'auditeur général ; c'est là-dessus que doivent porter ses investigations. Pour ce qui est du ministère de l'Agriculture, je ne sais pas au juste quel usage a prévalu par le passé; mais l'étude que j'ai faite du cas à l'occasion du débat d'il y a quelque temps, me porte à croire que nulle tâche ne lui a été régulièrement assignée.

Quoi qu'il en soit, la coutume de ce comité, depuis vingt ans peut-être, a été de recueillir les témoignages des fonctionnaires du ministère de l'Agriculture relativement à l'administration de ce département. Nous avons un comité des chemins et des canaux, cependant le rapport du ministère du même nom n'a jamais été soumis à ce comité.

L'hon. M. FOSTER: La Chambre renvoie constamment certaines affaires aux comités.

L'hon. M. BRODEUR: Nous leur soumettons des projets de loi.

L'hon. M. FOSTER : Nous n'en soumettons pas au comité de l'agriculture.

L'hon. M. BRODEUR: Non; je crois que nul projet de loi n'a été renvoyé au comité de l'agriculture.

L'hon. M. FOSTER : C'est ce qui m'embarrasse dans cette discussion. Le comité de l'agriculture est à l'œuvre. Mais quelles sont ses attributions? Peut-il aborder un problème d'astronomie et en chercher la solution. Ses attributions sont-elles définies dans des résolutions ou dans des ordres de renvoi quotidiens ou éventuels de la Chambre?

L'hon. M. BRODEUR : Je suis d'avis que la plupart des délibérations du comité de l'agriculture sont absolument irrégulières, parce qu'elles n'ont pas trait à un ordre de renvoi de la Chambre. Celle-ci n'a jamais soumis le rapport du ministère des Chemins de fer au comité du même nom, ni le rapport du ministère des Finances au comité des banques et du commerce.

L'hon. M. FOSTER: Alors, pourquoi un ordre de renvoi dans le présent cas?

L'hon. M. BRODEUR: Nous désirons que le comité de la marine et des pêcheries étudie ces questions. Actuellement la Chambre est saisie de quelque projets de loi relatifs à la navigation. Il est naturel de croire que ces projets seront renvoyés à ce comité. Je le répète, les comités n'ont aucune autorité si ce n'est à l'égard des affaires dont ils sont formellement saisis par la Chambre. Voici pourquoi nous proposons le présent projet de résolution: nous désirons que le comité de la marine et pes pêcheries examine avec soin toute la question des homards et des huîtres ; aussi demandons-nous à la Chambre de soumettre au comité cette partie du rapport du ministre qui la concerne afin qu'il soit autorisé à régler.

M. R. L. BORDEN: Qu'est-ce qui empêche de lui soumettre tout le rapport?

L'hon. M. BRODEUR: Je n'y vois pas d'inconvénient, si ce n'est que cela pourait porter le comité à s'occuper de tous les sujets mentionnés dans le rapport.

L'hon. M. FOSTER: Mais c'est là la raison d'être du comité.

M. SPROULE: Je suis d'avis que les paroles du ministre de la Marine et des Pêcheries (M. Brodeur) concernant le comité de l'agriculture ne sont guère exactes. Les attributions actuelles du comité tirent leur origine du comité de la colonisation, créé il y a plusieurs années, auquel furent soumises des questions concernant l'agriculture, avec pouvoir d'envoyer quérir témoins, documents et dossiers et de faire rapport à la Chambre. C'est ce qu'il a fait. Mis sur ce pied, le comité fut ensuite appelé comité de l'agriculture et de la colonisation, et l'ordre de renvoi lui ordonna d'envoyer quérir témoins, documents et dossiers et de recueillir des témoignages concernant tous les sujets dont il avait mission de s'enquérir. Je crois que le rapport du ministre de l'Agriculture est soumis au comité par la Chambre. A tort ou à raison, c'est ainsi que le comité procède. D'ailleurs, si je ne me trompe, tous les comités peuvent en faire autant, sauf le comité des comptes publics. Naturellement, les comptes publics et le rapport de l'auditeur général sont renvoyés à ce comité chaque année. Aux termes de l'ordre de renvoi, le comité de l'agriculture fait une enquête sur tout ce qui est de son ressort et fait rapport de ses conclusions à la Chambre. Je crois que c'est à peu près la formule de l'ordre de renvoi.

L'hon. M. BRODEUR: On me permettra sans doute de citer le texte de la motion dont j'ai parlé. C'est la motion qu'il est d'usage de proposer aussitôt après la nomination des comités:

M. L. P. BRODEUR.

Sur la proposition de sir Wilfrid Laurier, la Chambre décide que les comités permanents seront autorisés à s'enquérir de tous les sujets qui leur seront renvoyés par la Chambre, et à faire rapport de temps à autre de leurs observations et conclusions sur ces sujets, et à envoyer quérir personnes, papiers et documents,—à l'exception toutefois du comité des débats et de celui de la bibliothèque.

Voilà la source des pouvoirs du comité.

L'hon. M. FOSTER: Cela corrobore ce que j'ai dit en premier lieu, lorsque j'ai demandé si tout le rapport ne pourrait pas être renvoyé au comité. Rendu là il sera à la disposition du comité qui, cela va sans dire, ne saurait examiner toutes les questions ensemble.

M. A. K. MACLEAN: Il devra les étudier une par une. Cette motion est conforme aux intentions exprimées par le comité.

M. R. L. BORDEN: Tout ce que je laisse entendre, c'est qu'il serait plus commode de renvoyer tout le rapport au comité, afin de ne pas obliger celui-ci à revenir quinze à vingt fois devant la Chambre lui présenter des demandes. Naturellement, le comité ne s'engagera pas dans une enquête, s'il n'y a pas lieu de le faire. Comme question d'organisation, il serait à propos, je crois, de soumettre tout le rapport au comité. Le ministre devrait réfléchir à cette proposition.

L'hon. M. BRODEUR: Cela n'a pas lieu pour les autres comités. Je ne me prononce pas sur l'opportunité de cette proposition.

M. R. L. BORDEN: En ce qui a trait au comité de l'agriculture, je suis d'avis que, si cette pratique n'est pas observée, le comité a agi comme si elle l'avait été. Afin d'agir régulièrement à l'avenir, il faudra, je crois, avoir recours à cet ordre de renvoi, car le comité de l'agriculture est nommé de la même manière que les autres, et il n'y a pas d'ordre de renvoi spécial dans son cas. A vrai dire, ainsi que l'honorable député de Grey-est l'a fait observer, chaque comité est autorisé à envoyer quérir permis, documents et dossiers et à interroger des témoins sous la foi du serment. Mais ces pouvoirs sont subordonnés à la juridiction du comité et une enquête ne peut avoir lieu qu'après que la Chambre a renvoyé une affaire devant le comité. Il se peut que le comité de l'agriculture se croit autorisé par un usage constant, car pendant nombre d'années, il a présenté des rapports sur des questions qui ne semblent lui avoir été régulièrement soumises. Par conséquent, on pourrait prétendre que la coutume justifie le comité à agir comme il l'a fait dans le passé.

(La motion est adoptée, et la Chambre se déclare en comité des subsides.)

SUITE DE LA DISCUSSION DES SUBSIDES.

Canaux de Carillon et de Grenville.— Pour achever les réparations à la brèche du barrage de Carillon, $40,000.

L'hon. M. GRAHAM: Je propose de défalquer $25,000 de ce crédit. La raison de cette demande, c'est que les travaux avancent plus rapidement que nous l'espérions lors de la préparation du budget. A ce moment-là, je ne pensais pas être en état de faire exécuter une aussi grande partie de l'entreprise. Dans le budget supplémentaire de l'exercice en cours, qui sera déposé dans quelques jours, je demande l'ouverture d'un crédit de $25,000.

(La motion est adoptée.)

Pour macadamiser le chemin public le long du vieux canal, $7,500.

M. WRIGHT: Quelle est la longueur de ce chemin ?

L'hon. M. GRAHAM : Un mille et demi à deux milles. Il longe le canal et nous sommes tenus de l'entretenir.

Ecluse de Sainte-Anne.—Réfection des vieux ponts de bois sur les éboulements du chemin, $2,500.

M. WRIGHT : Construisez-vous encore des ponts de bois ?

L'hon. M. GRAHAM : Nous construisons des ponts d'acier. Les travaux sont exécutés par nos propres employés.

Canal de Cornwall.—Pour réparer l'affouillement, $55,000.

L'hon. M. GRAHAM: Il s'agit du regrettable accident qui a eu lieu au cours de la dernière saison. L'entreprise coûtera $16,200 en tout et cette somme suffira pour l'achever. Nous avons construit des ouvrages provisoires coûteux. Les travaux ont été exécutés à l'entreprise, sauf la partie qu'il a fallu faire faire à la hâte afin d'être prêt pour l'ouverture de la navigation dans quelques semaines. Une grande partie de ces travaux a été accomplie en régie sous la direction de nos propres ingénieurs. Mais les ouvrages permanents sont exécutés à l'entreprise.

Pour réparer la levée nord entre les écluses 18 et 19, $5,000.

L'hon. M. GRAHAM : La levée n'était pas assez haute sur une distance de 3,000 pieds ; elle n'était pas suffisamment protégée et l'eau l'a rongée. Nous essayons de construire un enrochement à l'aide de nos propres employés.

Canal des Galops—Construction de la superstructure en béton et des ponts pour les jetées à l'entrée d'amont, $40,000.

L'hon. M. GRAHAM : Je propose de retrancher $20,000 de ce crédit. Nous ne pourrons pas dépenser plus de $20,000 cette année, mais l'entreprise coûtera $40,000.

L'hon. JOHN HAGGART: Quelle est la nécessité de ces points. Pourquoi ne faisaient-ils pas partie du plan primitif du canal?

L'hon. M. GRAHAM: Autrefois, l'usage était de construire des ponts et des jetées de bois. A l'heure qu'il est les jetées de l'écluse 27 tombent en ruine et nous nous proposons de faire les ponts en béton. La superstructure sera en béton.

Canal Rideau.—Réfection du pont aux écluses Jones' Falls et Washburn, $3,000; réfection du grand pont à Kingston-Mills, $7,500.

L'hon. M. GRAHAM: Les deux ponts de Jones' Falls et de Washburn sont vermoulus et dangereux. Ce sont des ponts de bois, et la réfection est confiée à nos propres employés. Le pont de Kingston-Mills a 220 pieds de longueur. Nous nous proposons de démolir la vieille superstructure en bois et de la remplacer par un tablier en acier reposant sur des pilliers en béton.

Canal de la Trent.—Améliorations, $50,000.

L'hon. M. GRAHAM: Cette somme sera employée à des travaux de dragage. Voici les détails que je communiquerai au comité afin qu'il sache ce que nous voulons faire:

Dragage dans la rivière Otonabee en aval de Peterborough	$ 3,000
Dragage à l'entrée de Bobcaygeon	2,500
Dragage à lentrée de l'écluse de Fenelon's Falls et dans le lac Cameron	3,000
Dragage dans le lac des Sapins—division du lac Simcoe	2,000
Dragage dans la rivière Lindsay	2,000
Dragage à Lakefield—division de Peterborough	1,500
Nettoyage des terres submergées par les eaux du lac Simcoe—division du lac des Sapins	5,000
Enrochement dans la division du lac des Sapins	2,500
Deux nouveaux chalands à bascule	5,000
Achèvement du nouveau dragueur	5,000
Nouveaux barrages dans la rivière Cull, la rivière Brulée et le creek de l'Anguille	6,500
Jetées de débarquement	2,000
Portes d'écluse de rechange	10,000
	$50,000

L'hon. JOHN HAGGART : Pourquoi détachez-vous cette somme du crédit destiné aux travaux du canal de la Trent?

L'hon. M. GRAHAM: Ces réparations seront imputables sur le revenu; les autres travaux de construction du canal de la Trent dont nous avons parlé seront inscrits au compte du capital. Ces réparations sont faites par nos empolyés et portées au compte du revenu.

Canal Welland (dépenses imputables sur le revenu).—Renouvellement des jetées d'entrée. —Port Maitland, $65,000.

L'hon. M. FOSTER: Le ministre veut-il expliquer ce crédit?

L'hon. M. GRAHAM: On a besoin de cette somme pour renouveler la jetée de l'Ouest à Port-Maitland. L'an dernier un crédit a été ouvert, mais par suite d'une erreur il y a eu un crédit supplémentaire de $2,200 pour les travaux de la jetée de l'est qui étaient compris dans le budget principal. L'entreprise a été adjugée à M. Hogan, le 29 septembre 1908. Nous avions reçu sept soumissions. Jusqu'au mois de janvier nous avons dépensé $903.25. Pour bien dire, les travaux sont à peine commencés.

L'hon. M. FOSTER: Quel sera le coût de ces jetées?

L'hon. M. GRAHAM: Le prix convenu est d'environ $6,000. Il y a des prix de série. On calcule que les jetées coûteront $65,000 approximativement.

L'hon. M. HAGGART : Cette somme suffira pour achever les travaux ?

L'hon. M. GRAHAM: On croit qu'elle suffira pour renouveler toutes les jetées d'entrée à Port-Maitland.

M. WRIGHT: Je crois que le département a mis à l'étude le projet de creuser un nouveau canal qui serait parallèle au canal de Welland. Le département a-t-il arrêté une décision à ce sujet? Il me semble que c'est consacrer une forte somme d'argent au vieux canal. Si nous devons en creuser un autre, je suis d'avis qu'il faut dépenser le moins possible pour l'ancien canal.

L'hon. M. GRAHAM: En réalité, ce crédit n'a aucun rapport avec la question dont parle l'honorable député. Elle a trait au vieux canal d'alimentation à Port-Maitland. Celui-ci a toujours été entretenu par nous. Soit que nous creusions un nouveau canal, soit que nous n'en fassions rien, il faudra toujours exécuter ces travaux. Ils sont destinés à la protection du port. Nous en avons fait autant dans la partie est du port. Depuis plusieurs années. on nous représente énergiquement que les ouvrages sont nécessaires pour protéger la ville pendant les violentes tempêtes.

L'hon. M. HAGGART : Pourquoi l'Etat exécute-t-il ces travaux s'ils ne doivent pas servir au canal? Le nouveau canal reçoit directement les eaux du lac Erié et ce réservoir d'alimentation n'est d'aucune utilité.

L'hon. M. GRAHAM : Sous un rapport, mon honorable ami a raison. Cette entreprise est peut-être du ressort du ministère des Travaux publics, mais le canal nous a toujours appartenu, les travaux sont nécessaires et il semble qu'il n'y ait pas d'autre département pour les exécuter.

L'hon. M. FOSTER : Est-ce réellement un port situé le long du canal.

L'hon. M. GRAHAM : Il est situé sur le lac Erié, à l'entrée de ce qu'on appelle l'ancien réservoir d'alimentation à l'embouchure de la grande Rivière.

M. WRIGHT: Si on ne s'en sert pas comme canal d'alimentation, qu'a-t-on besoin d'un dock ou d'améliorations à sa sortie? Il semble n'avoir aucune utilité.

L'hon. M. GRAHAM : Nous nous en sommes toujours occupé.

M. WRIGHT: Pourquoi ces travaux sont-ils nécesaires?

L'hon. M. GRAHAM: A la rigueur, il s'agi d'améliorer la rade de Port-Maitland. Quand à moi, je crois qu'ils devraient être exécutés par le département des Travaux publics, mais nous avons toujours pris soin de ces jetées depuis qu'elles ont été construites à l'entrée de l'ancien canal d'alimentation et, conséquemment, nous nous croyons tenus d'exécuter ces travaux.

M. WRIGHT: Port-Maitland a-t-il assez d'importance et s'y fait-il assez de trafic pour que le ministère ait raison d'y dépenser cette somme d'argent? Il ne se fait pas d'affaires pour la peine à Port-Maitland.

M. LALOR: Port-Maitland se trouve dans ma circonscription électorale et j'en connais quelque chose. Je comprends aisément que celui qui n'est pas au courant des circonstances dise qu'on devrait abandonner ces jetées et ne plus rien dépenser pour les entretenir ou les réparer. Autrefois, la Grande-Rivière alimentait le canal Welland et c'était là une partie très utile, voire même nécessaire du réseau des canaux. Nous avons dépensé de fortes sommes d'argent pour le canal Welland et ce tributaire entre Dunnville, Port-Maitland et Port-Colborne, et il est très difficile que l'Etat abandonne maintenant ces ouvrages bien qu'ils n'aient pas pour le pays la même valeur qu'autrefois. S'il devenait difficile de profiter des eaux du lac Erié, on pourrait se servir pendant quelque temps de cet ancien canal d'alimentation.

Quant à la rade de Port-Maitland, c'est la meilleure de toutes du lac Erié. C'est le port de refuge plus sûr pour les bateaux qui descendent le lac. En cas de tempête, ils se dirigent vers Port-Maitland, remontent la rivière et le canal d'alimentation du canal Welland qui leur offre un abri sûr. Le choix de Port-Maitland comme entrée du canal Welland a été conseillé à la Chambre par plusieurs représentants de la région où j'habite et, surtout par feu le sénateur McCallum qui fut un jour membre de cette Chambre. Il n'y a pas de doute que c'est à Port-Maitland, et non à Port-Colborne, que devrait se trouver l'entrée du canal Welland. Qu'on persiste aussi longtemps qu'on voudra à dépenser de l'argent à Port-Colborne. Nos gouvernants actuels et leurs

prédécesseurs y ont dépensé des millions de dollars; néanmoins, il n'y aura jamais de rade convenable à cet endroit. Port-Maitland devrait incontestablement servir d'entrée au canal de Welland.

On parle de creuser un autre canal; cependant, on peut obtenir, en passant par Port-Maitland, une route où il n'y a pas de roches. Vous pouvez atteindre une profondeur de 80 pieds et construire votre canal à beaucoup moins de frais que si vous continuiez a dépenser des millions de dollars, pour le canal Welland, comme vous l'avez fait chaque année. Un bon tracé du nouveau canal prendrait Port-Maitland, au lieu de Port-Colborne, comme débouché sur le lac Erié.

M. WRIGHT: Quelle est la distance entre Port-Maitland et Port-Colborne?

M. LALOR: Quinze milles environ. En faisant aboutir le canal à Port-Maitland, on ne l'allongerait pas beaucoup. Il serait un peu plus long mais, par contre, il offrirait de grands avantages. Libre à nous de dépenser autant que nous voudrons et aussi longtemps qu'il nous plaira, comme nous l'avons toujours fait depuis qu'il a été construit à partir de Port-Colborne, mais dans ce cas, nous n'aurons jamais un canal qui pourra rivaliser avec les voies navigables qui conduisent à la mer en passant par New-York. L'honorable député (M. John Haggart) me rappelle que les autorités impériales elles-mêmes ont déclaré que Port-Maitland, et non Port-Colborne, est le port le mieux choisi sur le lac Erié. Quand viendra le temps d'agrandir le canal Welland ou d'en construire un autre, celui qui sera alors ministre des Chemins de fer devra obtenir les renseignements les plus complets concernant la meilleure route possible

M. LALOR: J'apprécie la réponse du ministre et tout ce que je demande c'est qu'on étudie la question au point de vue de l'intérêt public. Dans ce cas, je n'ai aucun doute que le Gouvernement choisira la route de Port-Maitland.

M. SPROULE: Si un changement a lieu que deviendront les lourdes dépenses qu'on a faite depuis nombre d'années pour améliorer Port-Colborne et ériger de grands élévateurs. On aurait dû, ce semble, étudier ce problème il y a des années et il est maintenant trop tard pour suggérer un changement.

L'hon. M. GRAHAM: S'il faut entreprendre de vastes améliorations, nous serons, je le suppose, dans le cas des compagnies de chemins de fer qui, lorsqu'elles veulent diminuer les pentes et les courbes, jugent parfois qu'il y a lieu d'abandonner l'ancien tracé, bien qu'il leur ait coûté des millions. Je ne dis pas que l'ancien canal sera abandonné; je me borne à déclarer que les observations de l'honorable député (M. Lalor) obligeront l'ingénieur à mettre la question à l'étude.

L'hon. M. HAGGART: Il y a beaucoup de vérité dans ce qu'a dit mon honorable ami (M. Lalor). Les autorités impériales ont choisi Port-Maitland comme arsenal des navires armés dans les eaux du lac Erié.

A maintes reprises, on a représenté à la Chambre que Port-Maitland serait plus avantageux que Port-Colborne. Naturellement, lors du choix de Port-Colborne comme tête du canal Welland, on ne s'attendait pas que ce canal serait creusé jusqu'à la profondeur qu'on se propose de lui donner. On rencontre de grands obstacles pour franchir la ligne de faîte où les berges tendent à ébouler et où il faut creuser le canal de temps à autre. La profondeur du canal est probablement aussi grande que celle qu'on pourra maintenir. S'il devient nécessaire de creuser le canal Welland jusqu'à 21 pieds ½ de profondeur, le Gouvernement devra se demander s'il ne serait pas préférable et plus économique d'adopter un nouveau tracé.

Canal Welland.—Grosses réparations, $10,000.

L'hon. M. FOSTER: Le ministre a-t-il rapproché ces calculs de la profession de foi du candidat libéral dans Welland qui racontait dans son discours, avant l'élection, ce qu'il avait fait pour la circonscription, tout ce qu'il avait obtenu, tout ce qu'il promettait et tout ce qu'il espérait obtenir encore. Le ministre a-t-il soigneusement examiné ces déclarations du représentant de Welland, et est-il sûr que tout est compris dans ce crédit?

L'hon. M. GRAHAM: Je n'ai pas encore vu cette compilation.

M. LENNOX: Je puis vous la montrer ornée du portrait de M. German.

L'hon. M. FOSTER: Le ministre désire-t-il que je lui lise ce manifeste, pour lui rafraîchir la mémoire?

L'hon. M. GRAHAM: Aucunement.

L'hon. M. FOSTER: Je me demande s'il faut le consigner dans le hansard.

L'hon. M. GRAHAM: Vous ne pouvez pas mettre le portrait dans le hansard.

L'hon. M. FOSTER: Le premier ministre s'en souvient probablement; je crois qu'il était présent.

Sir WILFRID LAURIER: De quoi s'agit-il?

L'hon. M. FOSTER: De la célèbre déclaration concernant les fonds que le représentant de Welland avait obtenus, tout ce qui avait été promis et tout ce qu'il espérait obtenir en cinq ans si les indépendants électeurs lui donnaient leurs voix. Je crois qu'il l'a lue devant la même réunion à la-

quelle l'honorable premier ministre a adressé la parole.

Sir WILFRID LAURIER: Ma mémoire n'est pas à la hauteur de cette tâche.

L'hon. M. FOSTER: Il est très probable que l'honorable premier ministre a corrigé et autorisé cette déclaration, comme il l'a fait, dans son propre intérêt et celui de son jeune collègue, relativement à l'augmentation de $347,000 destinés aux employés publics d'Ottawa.

L'hon. M. HAGGART: Le ministère devrait nous faire connaître sa politique dans la question des transports, au sujet du canal Welland. Parlant à cet endroit, le premier ministre, dit-on, s'est prononcé tant en faveur de l'approfondissement du canal Welland qu'en faveur du creusement du canal de la baie Georgienne.

Le ministre des Chemins de fer a déclaré qu'il préférait approfondir le canal Welland plutôt que de construire le canal de la baie Georgienne. Nous avons aussi la déclaration péremptoire du ministre qui dit, dans le rapport de son ministère, qu'il est nécessaire d'approfondir le canal Welland. Je serais bien aise d'obtenir une déclaration formelle concernant les intentions du ministère.

L'hon. M. GRAHAM: L'autre soir, en réponse à la même demande, j'ai déjà fait une déclaration, mais j'avoue qu'elle n'était pas très explicite. J'ai alors dit, j'ai déclaré maintes fois et je répète présentement qu'à mon avis, le Canada pourrait entrer en lutte pour accaparer le commerce du transport jusqu'à la mer, non seulement des produits indigènes, mais aussi de ceux de l'ouest des Etats-Unis, si le canal Welland était approfondi, ou si un nouveau canal était creusé jusqu'à une profondeur de 22 pieds, ou même de 25 pieds.

Je n'ai jamais combattu le projet du canal de la baie Georgienne. Les avis sont partagés, mais il me semble, étant donné la configuration de notre territoire, la topographie et les accidents géographiques du pays, qu'un jour viendra où l'important commerce de transport des denrées de l'Ouest aura un débouché par le canal de la baie Georgienne.

Naturellement le canal Welland coûte moins cher et j'ai assez de confiance dans le Canada pour croire que l'agrandissement de ce canal, ou le creusement d'un nouveau canal Welland, donnera une vigoureuse poussée à notre commerce de transport; mais je crois aussi que, dans l'avenir, le commerce canadien sera suffisant pour alimenter la route de la baie Georgienne et celle du Saint-Laurent. A l'heure qu'il est, le ministère, vu la situation qui règne, recule devant les entreprises qui exigeraient la dépense de fortes sommes d'argent. Lorsque la situation changera, je serai prêt, si j'occupe encore le même poste, à prendre une attitude plus tranchée concernant les voies navigables du Canada.

M. T. CHISHOLM: Est-il vrai que la brigade d'arpenteurs qui a relevé le tracé du chemin de fer de la baie d'Hudson a fait rapport que la rivière Nelson est navigable jusque près de Winipeg?

L'hon. M. GRAHAM: Hier, j'ai déposé sur le bureau le rapport en question. Il laisse entendre que la rivière Nelson est probablement plus navigable que je ne l'avais cru moi-même jusqu'à ce jour et énonce des propositions propres à nous stupéfier, car elles nous porte à croire qu'on pourrait conduire jusqu'à Winnipeg, par la voie de la baie d'Hudson, de gros navires transatlantiques. C'est un projet considérable, mais je crois que, dans un paragraphe de son rapport provisoire, l'ingénieur déclare qu'il en est ainsi.

Renouveler les fondations de l'écluse Junction, $8,000.

L'hon. M. GRAHAM: Les fondations des écluses laissent passer beaucoup d'eau; nos propres employés exécutent les travaux.

Pour construire un nouvel appareil en acier pour lever les portes, $12,000.

L'hon. M. GRAHAM: On a besoin de ce nouvel appareil pour enlever les différentes portes qui ont besoin de réparations.

L'hon. M. FOSTER: Où vous le procurez-vous?

L'hon. M. GRAHAM: C'est une nouvelle machine et nous demandons des soumissions. Je crois que la maison Polson a obtenu la fourniture de l'ancien appareil, il y a quelques années; mais nous demandons des soumissions aux entrepreneurs canadiens et nous adjugeons l'entreprise au plus bas soumissionnaire.

Pour renouveler trois ponts de fossés d'irrigation, $3,000.

L'hon. M. GRAHAM: Nos employés exécuteront les travaux; il y trois vieux ponts tournants.

Avant de passer à un autre sujet, je désire fournir des renseignements qu'on m'a demandés l'autre jour. La première question avait trait au prix que la compagnie de force des cataractes payait à l'Etat pour la force motrice. Voici la réponse:

Premier bail, 6 décembre 1902 pour 700 pieds cubes par seconde à $30 le pied cube..	$21,000
Convention subséquentes du 31 mars 1906, relative à l'affranchissement de 300 pieds cubes par seconde additionnelle à $30..	9,000
Soit en tout par année, 1,000 pieds cubes par seconde..	30,000

L'hon. M. HAGGART: Que représente ce montant par cheval-vapeur?

L'hon. M. GRAHAM: Le sous-ministre m'informe qu'il est difficile de baser un cal-

cul sur la quantité de chevaux que cet approvisionnement peut représenter. La compagnie a construit un bief et ne se sert pas continuellement du courant d'eau. Il est plus facile de calculer la quantité fournie en pieds cubes qu'en chevaux-vapeur.

L'hon. M. HAGGART : Connaissant le nombre de pieds cubes par seconde et le volume du courant, le département pourrait facilement faire ce calcul en cinq minutes.

L'hon. M. GRAHAM: Cela représente environ 30,000 chevaux, ou un dollar par cheval.

M. SPROULE: Cette convention est-elle perpétuelle ou combien de temps sera-t-elle en vigueur? Devez-vous absolument fournir à la compagnie au moins cette quantité d'eau?

L'hon. M. GRAHAM: Le bail expire en 1923. Il s'agit de l'excédent d'eau du canal. Dans tous ces traités, nous tenons compte tout d'abord des besoins de la navigation. Nous pouvons cesser cet approvisionnement chaque fois que les intérêts de la navigation l'exigent.

L'hon. M. HAGGART: Est-il vrai que les usines de la compagnie en question demandent un courant d'eau tellement puissant que cela nuit sérieusement aux fins pour lesquelles ce canal a été construit?

L'hon. M. GRAHAM: L'ingénieur du canal nous dit qu'il n'en est pas ainsi.

M. WRIGHT: Quand ce bail a-t-il été passé?

L'hon. M. GRAHAM: En 1902.

L'hon. M. HAGGART: Il s'agit d'un renouvellement?

L'hon. M. GRAHAM: C'est l'époque qu'on m'indique; le bail expire en 1923.

M. SPROULE: Cette entreprise a-t-elle été adjugée par voie de soumissions ou à la suite d'une convention privée?

L'hon. M. GRAHAM: Il me faudrait consulter les liasses du département pour me procurer ce détail. Le dernier renouvellement s'est opéré il y a sept ans, mais le premier contrat datait de plusieurs années déjà. Les conventions sont valables durant vingt et un ans, renouvelables, et à la fin de chaque terme les taux peuvent être revisés. Mon honorable ami de Grenville (M. Reid) a demandé certains renseignements sur le coût de l'énergie électrique fournie au canal Welland. Pour la lumière et pour l'énergie employées sur le canal lui-même, la "Lincoln Electric Light and Power Company, Ltd." consent à fournir l'énergie électrique pour les besoins du canal, à dater du 27 juin 1903 jusqu'au 31 août 1913, au prix de $14 par cheval-vapeur par année:

Coût de l'énergie pour l'année 1906	$9,826 59
Coût de l'énergie pour l'année se terminant le 31 décembre 1907	8,996 44
Coût de l'énergie pour l'année se terminant le 31 décembre 1908	8,713 20

Durant l'année 1907 on ne s'est servi du courant que pour des fins d'éclairage seulement; en 1908, on l'a employé pour l'éclairage et pour l'ouverture mécanique des portes. La réduction dans le coût est due aux améliorations faites par l'ingénieur électricien du département qui a installé à cet endroit un condensateur synchrone.

L'hon. M. FOSTER: Le département possède-t-il un état indiquant toutes les chutes d'eau qu'il a louées, ainsi que les dates des conventions et la raison d'être de ces dernières?

L'hon. M. GRAHAM: Je crois que je puis me procurer ce détails et le fournir à mon honorable ami.

L'hon. M. FOSTER: Aujourd'hui on porte beaucoup d'intérêt à la conservation des puissances hydrauliques, et nous avons le long de nos canaux un volume considérable d'énergie dont nous pouvons nous passer. Nous avons encouru tous les frais premiers de la construction des canaux, rendant ainsi facile l'emploi de ces puissances hydrauliques; je me demande si nous retirons notre juste part des bénéfices qu'on réalise par l'emploi de ces chutes d'eau. Voici un exemple concret qui démontre que nous affermons 30,000 chevaux-vapeur en retour d'un dollar par cheval, tandis que par toute la province d'Ontario cette puissance hydraulique ne vend finalement $25 ou $35 par cheval quand elle est convertie en énergie. Il faut déduire le coût des installations qui servent à cette conversion et celui de l'entretien, pour connaître toute la marge qu'il y a entre un dollar, et $25 ou $30 par cheval. Ceux qui ont des entreprises de ce genre doivent faire facilement de l'argent. S'il en est ainsi, le ministre croit-il que le pays retire sa juste part de ces exploitations? Les canaux ne nous rapportent rien, puisque nous sommes obligés d'encourir le coût des réparations capitales et ordinaires. Dans ces circonstances, pour quelle raison permettrions-nous à des corporations ou à des individus de réaliser des bénéfices aussi considérables au détriment du trésor public? Autrefois on ne s'occupait pas beaucoup de cela; mais aujourd'hui le peuple a les yeux ouverts. En est-il ainsi du département? Cherche-t-il à établir une base convenable pour cette revision quand l'heure de celle-ci aura sonné? J'estime que nous devrions nous préoccuper de ces questions. Si quelqu'un possédait une succession en fidéicommis et s'il se montrait aussi indolent que le ministère semble l'être, il devrait être privé

de sa fonction. Il me semble que le Gouvernement se trouve en cette posture quant aux services dont le peuple peut disposer. Il serait intéressant et instructif de lire dans le Livre bleu qui contient les statistiques du département des Chemins de fer et des Canaux des tableaux synoptiques de toutes les puissances hydrauliques dont on se sert et le prix qu'on paie pour cet usage.

L'hon. M. GRAHAM: Je crois que c'est là une bonne idée. Ainsi que le disait l'hon. député, il y a à peine quelques années on ne considérait pas la question de chutes d'eau comme ayant cette importance qu'elle a acquise depuis. Récemment, quelques jours à peine avant que je prisse la direction du ministère des Chemins de fer et des Canaux, on a nommé une commission pour étudier tous les baux que nous avons au canal Welland et celui de Lachine, à ce dernier surtout, et les commissions ont fait rapport du prix que devaient coûter ces loyers; nous appliquons aujourd'hui autant que possible les recommendations des commissaires. Chaque fois qu'il s'est agi d'un bail qui n'était pas à terme fixe, nous l'avons annulé, et nous avons demandé au locataire l'augmentation de loyer recommandée par la commission. Dans certains cas, le prix du loyer a été doublé, dans d'autres quadruplé, au cours des dix-huit dernier mois.

M. L. BORDEN: Ces loyers sont-ils perpétuellement renouvelables?

L'hon. M. GRAHAM: C'est le cas pour certaines anciennes conventions, je crois; mais la formule générale stipule une durée de vingt et un ans; le bail est renouvelable pour deux autres termes de vingt et un ans chacun, avec cette condition qu'à chaque renouvellement il y aura revision du prix du loyer.

M. R. L. BORDEN: Comment se fait cette revision ?

L'hon. M. GRAHAM: Par le Gouverneur en conseil. Mon intention serait de faire accomplir ce travail par le bureau des commissaires des chemins de fer, mais je n'ai pas eu le temps d'étudier à fond cette question. Dans le cas des baux qu'on va accorder le long du canal de la Trent, je ferai observer que je donne autant que possible à ce bureau le pouvoir de réglementer le tarif que les locataires peuvent exiger du public.

L'hon. M. FOSTER: A propos des taux qu'ils doivent acquitter au Gouvernement.

L'hon. M. GRAHAM: Il y a une foule de conditions.

M. CONMEE: J'estime que l'explication qu'on nous a fournie de l'administration de ces puissances hydrauliques et des bénéfices que le Gouvernement retirerait de l'emploi qu'on en fait, est loin d'être complète. Le Gouvernement affirme le droit de prendre de l'eau du chenal d'un canal. Les locataires, tel que l'a dit l'honorable député de Toronto-nord (M. Foster), dépensent de l'argent pour développer cette puissance. Mais ce n'est pas là toute la dépense; en fait cela n'en représente que la moitié. Les locataires ne doivent pas seulement préparer l'entrée du chenal, le coursier et tout ce qu'il faut pour se procurer l'énergie voulue; il leur faut aussi payer les frais d'installation des machines nécessaires, ceux de la construction de bâtiments et pourvoir à tout ce qu'il faut pour une industrie de ce genre. Ils doivent surtout trouver un marché pour l'énergie qu'ils développent. Pour atteindre cette fin, ils doivent établir leur usine dans le voisinage immédiat de la chute d'eau, ou bien convertir en énergie électrique cette puissance pour la transmettre à des endroits où elle servira à des fins commerciales. Toute cette dépense dépassera de beaucoup celle du développement actuel de la chute d'eau, et j'estime qu'on devrait prendre cela en considération quand il s'agit de déterminer le prix du loyer.

L'hon. M. FOSTER: L'établissement d'usine de ce genre à un certain endroit n'est-il pas de nature à faire surgir des fabriques?

M. CONMEE: Tout dépend des circonstances. S'il existe des moyens de transmission faciles, ou si l'endroit se trouve dans un centre où l'on peut se procurer avec avantage la matière brute pour des fins de fabrication, il n'y a pas de doute que l'honorable député a raison. Mais la puissance hydraulique dont il est maintenant question ne présente pas des avantages semblables; les promoteurs de cette entreprise doivent chercher à trente ou quarant milles du point de développement un marché pour l'énergie qu'ils pourraient vendre.

M. R. L. BORDEN: Le Gouvernement a-t-il le pouvoir de déterminer le prix du loyer au bout de vingt et un ans ?

L'hon. M. GRAHAM : C'est le bail ordinaireles conditions seront déterminées par convention que le Gouverneur en conseil devra approuver.

M. SPROULE : Les renseignements donnés démontrent l'imprévoyance avec laquelle on a conclu cette convention avec M. P. Davis pour la puissance hydraulique que fournit le canal de Beauharnois. Si je me rappelle bien, ce bail était renouvelable à l'expiration de quatre-vingt-quatre ans, et je ne suis pas très certain qu'on ait prévu le rajustement des loyers ; je n'ose rien affirmer d'une façon positive à ce propos, car il y a déjà quelque temps que j'ai eu l'occasion d'étudier cette affaire. Il me semblait qu'on avait absolument ignoré l'intérêt public, ou qu'on avait fait pis encore, quand on avait conclu ce traité, parce que toute

cette puissance hydraulique a été affermée pour $1,000 par année et que le Gouvernement l'a rachetée au prix de $63 par cheval vapeur. C'est à peu près le marché le plus extravagant en ce genre que je connaisse; de plus, le Gouvernement ne s'est pas contenté de faire cette convention pour vingt et un ans, mais il a voulu la prolonger pour quatre-vingt-quatre ans.

Il est une autre question que j'ai soulevée il y a quelques années ; je voudrais savoir si le ministre s'en est occupé. De quelle autorité nous emparons-nous de cours et de chutes d'eau qui sont sous la haute main du gouvernement provincial et dont pourrait se servir la province, qui se deversent dans un canal, et vendons-nous à des particuliers ces puissances hydrauliques ? Nous nous emparons tous les jours de ces différents cours et chutes d'eau. J'ai posé cette question il y a quelques années. Le ministre a-t-il reçu un rapport à ce sujet, ou a-t-il discuté la question avec les représentants des provinces ?

L'hon. M. GRAHAM: On m'informe que le département de la Justice a fait un rapport sur cette question en ce qui concerne la navigation de la Trent. Je ne sache pas que le gouvernement provincial ait soulevé d'objection à ce propos. Le principe reconnu veut, si je ne me trompe, que la navigation et que les cours d'eau navigables soient sous la haute main du gouvernement fédéral.

M. SPROULE: Ces cours d'eau ne sont pas navigables.

L'hon. M. GRAHAM: La Trent est navigable, partie par elle-même et partie par le canal. Je comprends que le gouvernement d'Ontario a cédé à celui du Dominion certains quais, ouvrages et propriétés qu'il possédait et qui se trouvaient attachés à ce canal. La transaction s'est opérée, je crois, suivant un décret du conseil.

M. SPROULE: Cela peut s'appliquer à la Trent, mais non pas certainement à tous les cours d'eau qui alimentent le canal. Il me semblerait, vu la politique adoptée par le gouvernement provincial dans cette entreprise de l'exploitation des puissances hydrauliques, qu'il ne serait pas sage pour le Gouvernement du Dominion de conserver sous sa haute main les autres cours d'eau, ou de réaliser des bénéfices illimités sur les cours d'eau de la province dans le but de créer une puissance hydraulique dans ses canaux et de la revendre ensuite aux particuliers.

L'hon. M. GRAHAM: Je crois que mon honorable ami (M. Sproule) constatera que le décret du conseil comprenait tous les cours d'eau tributaires de ce système qui devait aider au développement de la navigation.

Le maintien de ces différents ouvrages sur le canal de la Trent a occasionné des dépenses au gouvernement provincial, et j'imagine que ce dernier n'était pas mécontent de s'en débarrasser. Nous les avons acquis, et nous avons dàpensé des montants considérables dans la construction de barrages et d'autres ouvrages que le gouvernement provincial aurait eu à entreprendre pour développer nos routes fluviales. Quant à la question de puissances hydrauliques le long de la Trent, ces dernières se sont considérablement développées, grâce aux travaux exécutés par le gouvernement fédéral qui a construit ces digues et qui a créé des réservoirs. Le gouvernement provincial, quelles que puissent être ses réclamations au point de vue de la loi, nous a cédé ses droits sur le canal actuel.

M. GEORGE GORDON: Qu'est-ce que le ministre entend par "cours d'eau navigable"?

L'hon. M. GRAHAM: Cette question est très vaste, et je la soumettrais à mon honorable ami du Sault qui est avocat. C'est un point qu'on pourrait débattre dans le cas de certaines conventions. Je ne voudrais pas exprimer d'opinion.

M. GEORGE GORDON: La raison pour laquelle je pose cette question, c'est qu'à l'heure qu'il est, dans la circonscription électorale que j'ai l'honneur de représenter, on trouve un petit cours d'eau connu sous le nom de Rivière-à-la-Veuve qui n'est pas navigable dans le sens propre du mot, c'est-à-dire qu'aucun bateau ne peut le remonter. On dit que les dispositions de la loi peuvent s'appliquer à ce ruisseau. Aujourd'hui un particulier veut construire un petit pont sur ce cours d'eau; il semble qu'il a obtenu du département la permission d'exécuter cet ouvrage.

L'hon. M. GRAHAM: Il va sans dire que si ce cours d'eau est considéré comme navigable, on ne pourrait y jeter un pont sans le consentement et l'autorisation du département des Travaux publics. S'il est navigable sur une certaine distance, je suppose qu'on doit le considérer comme cours d'eau navigable; mais je n'aimerais pas exprimer une opinion sur ce point-là.

M. GEORGE GORDON: Il est navigable pour des canots ou des petits bateaux d'un tirant de trois ou quatre pieds.

M. CONMEE: Nos cours de justice ont considéré comme navigables certains cours d'eau, celle, par exemple, la rivière Winnipeg où se trouve un grand nombre de rapides et de chutes, mais qui est navigable dans certaines de ses parties. Dans une instance judiciaire, les tribunaux ont décidé que bien que certaines parties d'une rivière fussent composées de rapides et de chutes, cetter ivière n'en était pas moins un cours d'eau navigable. Une difficulté s'est élevée

au sujet du détournement de certaines eaux dans l'état du Minnesota. Le cours d'eau du lac Birch se trouve entièrement dans les limites de cet état, mais ses eaux se déchargent dans la Rivière-à-la-Pluie qui est un cours d'eau-frontière. La commission des eaux limitrophes, section américaine et section canadienne, a décidé—ce qui a été confirmé par le secrétaire de la Guerre à Washington, qui est chargé de tout ce qui se rapporte aux eaux navigables des Etats-Unis—que ce cours d'eau était navigable, bien qu'il ne servît qu'au flottage du bois et des traverses pour chemins de fer, ou à celui des pièces de bois brut.

Certaines parties de ce cours d'eau qui comprennent les lacs Maline, Basswood et Birch sont des gonflements de la rivière, si je puis m'exprimer ainsi, bien que l'eau dans le chenal en dehors de ces lacs soit relativement peu profonde. Il y avait des remorqueurs sur ces lacs. D'après ces décisions, il semblerait qu'on devrait considérer, et peut-être à bon droit, comme rivière navigable n'importe quel cours d'eau semblable, bien qu'il ne soit pas naturellement entièrement navigable:

Rémunération de A. Brunet, directeur officiel du chemin de fer Grand-Tronc-Pacifique, $2,000.

L'hon. M. FOSTER: Je voudrais connaître quels sont les devoirs de M. Brunet.

L'hon. M. GRAHAM: Si je ne me trompe, il doit représenter le Gouvernement dans ce bureau de direction.

L'hon. M. FOSTER: C'est là se servir de beaucoup d'expressions anglaises, mais que fait-il réellement?

L'hon. M. GRAHAM: Il a sa place dans ce bureau de direction, de même que tous les autres directeurs; il a voix au chapitre et il assiste aux assemblées. Je lui ai demandé cette année de me préparer un rapport relatif à son travail; c'est ce qu'il a fait et je déposerai avec plaisir ce document sur le bureau de la Chambre.

L'hon. M. FOSTER: Durant combien de temps a-t-il été commissaire?

L'hon. M. GRAHAM: Il fut nommé au mois de juillet 1906.

L'hon. M. FOSTER: Le Gouvernement lui a-t-il donné quelques instructions quant au travail qu'il devait accomplir? Est-il là comme modérateur, et dans l'affirmative en quel sens? Suit-il sa propre volonté et agit-il comme bon lui semble, selon le côté, d'où souffle le vent, on ne s'occupe-t-il simplement que de retirer son traitement? Ce sont là des questions pertinentes puisqu'il s'agit d'un homme qui coûte au trésor $2,000 par année. Il peut gagner ces appointements, et même ce traitement est peut-être insuffisant, mais nous voulons savoir quel est le travail qu'il accomplit.

L'hon. M. GRAHAM: Mon honorable ami se rappellera que l'an dernier, lorsqu'il fut question de ce crédit, on a posé différentes questions et que l'honorable député de Jacques-Cartier (M. Monk) a fait des remarques très élogieuses à l'endroit de M. Brunet. J'ai eu l'occasion de converser plusieurs fois avec M. Brunet au cours de l'année dernière. J'ai discuté avec lui, mais non pas en ma qualité officielle, sa fonction dans le bureau de direction à différentes réunions, et je lui ai demandé de nous préparer un rapport sur le travail qu'il accomplit dans ce bureau; c'est ce qu'il a fait. J'ai ce rapport que je déposerai sur le bureau dès le commencement de la semaine prochaine.

L'hon. M. HAGGART: Est-il encore au service du Gouvernement?

L'hon. M. GRAHAM: Oui, en qualité de directeur du Grand-Tronc-Pacifique représentant le Gouvernement.

L'hon. M. HAGGART: Quand cela finira-t-il?

L'hon. M. GRAHAM: Je suppose que le Gouvernement sera représenté par quelqu'un dans ce bureau tant que le Grand-Tronc-Pacifique ne sera pas terminé. J'ignore si la fonction de M. Brunet lui permet ou non de s'occuper des opérations de la compagnie.

L'hon. M. HAGGART: M. Brunet faisait partie du bureau en qualité de directeur ou de commissaire. Est-ce le commissaire qui a démissionné?

L'hon. M. GRAHAM: Il s'agit de la même personne qui a démissionné comme commissaire du Transcontinental. L'article 43 de la loi relative au Transcontinental dit que durant ledit bail, et aussi longtemps que le Gouvernement sera responsable d'aucune partie des obligations émises, le Gouvernement aura le droit de nommer un directeur auquel il paiera un traitement ne dépassant pas $2,000 par année. C'est pour obéir à cette disposition qu'on a nommé M. Brunet.

L'hon. M. FOSTER: La loi est assez claire. Il semblerait que le Gouvernement sentait qu'en garantissant les obligations, il devait avoir quelqu'un pour surveiller les affaires. Je me demande pourquoi on aurait été obligé d'agir ainsi, parce que je crois qu'en dernière analyse tout cela doit être soumis au ministre des Finances, qui doit se convaincre qu'il y a des raisons suffisantes pour émettre des obligations, et ensuite pour procéder au paiement du produit de ces obligations. M. Brunet a-t-il quelque chose à voir en cela. Est-il le directeur nommé par le Gouvernement pour tenir au courant le ministre des Finances?

L'hon. M. GRAHAM: Je ne crois pas. Son rapport était adressé au département

des Chemins de fer et des Canaux. C'est le département de l'auditeur qui fait le calcul des dépenses complètes du Grand-Tronc-Pacifique.

L'hon. M. HAGGART: On a déposé un état faisant voir que le montant complet de la garantie du Gouvernement pour la construction de la ligne de Winnipeg jusqu'à Edmonton, avait été acquitté au Grand-Tronc-Pacifique, bien que le chemin ne fût pas accepté par le Gouvernement. Je suppose que M. Brunet s'occupe de cela.

L'hon. M. GRAHAM: Cette question reviendra un peu plus tard quand nous discuterons ce qui se rapporte au Transcontinental. Je ne suis pas prêt à entreprendre ce débat maintenant. Le département fait l'audition de tous ces états, et je crois que l'argent est payé sur le certificat que nous donnons.

L'hon. M. FOSTER: Si je comprends bien, M. Brunet n'a reçu d'instruction ni du Gouvernement, ni du ministre des Chemins de fer et des Canaux quant à l'attitude spéciale qu'il doit prendre ou quant au dévoir particulier qu'il doit remplir dans le bureau des directeurs. Les instructions dans ce sens ne lui ont pas été données?

L'hon. M. GRAHAM: Je crois qu'il n'en a pas reçues.

L'hon. M. FOSTER: Il semblait qu'il eût été nommé par le Gouvernement et que par mesure de prudence il existât une entente quant à la ligne de conduite qu'il doit tenir dans le bureau de direction. Sa présence dans ce dernier serait inutile, à moins qu'on ne lui eût assigné une surveillance quelconque, une tâche particulière. Combien de fois se réunissent ces directeurs?

L'hon. M. GRAHAM: Je crois qu'ils se réunissent le second mardi de chaque mois.

L'hon. M. FOSTER: M. Brunet consacre-t-il tout son temps à cette fonction?

L'hon. M. GRAHAM: Je ne crois pas.

M. JOHN HAGGART: Vous avez déposé son rapport sur le bureau n'est-ce pas?

L'hon. M. GRAHAM: Non, je le déposerai au commencement de la semaine prochaine.

Entretien et fonctionnement de la commission des chemins de fer pour le Canada $107.-000.

L'hon. M. FOSTER: Comment ce crédit est-il réparti, distribué?

L'hon. M. GRAHAM: Voici les item prévus par le statut et qui se rapportent exclusivement aux appointements:

Ingénieur en chef, deux aides, un électricien et un commis	$ 15,000
Préposé au trafic et personnel	16,000
Conseiller en loi	2,500
Registraire et comptable	2,500
Inspecteur et personnel	12,000
Sous-secrétaire et personnel	7,000
Secrétaire particulier des commissaires en chef	1,600
Sténographes	3,400
Messagers	2,500
Rapports officiels	9,000
Wagon officiel	3,000
Impressions	2,000
Papeterie	5,000
Frais de déplacement des membres du personnel du bureau	12,000
Cie de téléphone, télégrammes, timbres	1,500
Service extérieur	1,800
Divers	10,200
	$107,000

Voici le chirffe des traitements autorisés par le statut:

Commissaire en chef, l'hon. M. J. P. Mabee	$10,000
Sous-commissaire en chef, Darcy Scott.	9,000
Commissaire, l'hon. M. E. Bernier	8,000
Commissaire, James Mills	8,000
Commissaire, S. McLean	8,000
Commissaire (vacant)	8,000
Secrétaire, A. D. Cartwright	3,500
	$54,500

Cela représente en tout $54,500 et le crédit total est de $55,000.

L'hon. M. FOSTER: Combien compte-t-on de commissaires à l'heure qu'il est?

L'hon. M. GRAHAM: Cinq avec une vacance.

M. MARSHALL: Combien d'inspecteurs?

L'hon. M. GRAHAM: Je fournirai dans une minute ce détail à l'honorable député.

L'hon. M. FOSTER: La commission a de l'ouvrage en abondance?

L'hon. M. GRAHAM: Oui.

L'hon. M. FOSTER: Elle est surchargée de travail?

L'hon. M. GRAHAM: Je ne dirais pas qu'elle est surchargée de travail. J'aimerais ajouter un mot à propos du choix que l'on a fait de M. le juge Mabee comme président de la commission. Je crois que le public m'approuvera quand je dirai que c'est un des choix heureux qu'on ait faits depuis plusieurs années.

L'hon. M. FOSTER: Vous ne limitez pas cette observation aux choix faits par ce Gouvernement?

L'hon. M. GRAHAM: Elle s'applique à tous les gouvernements. M. le juge Mabee est un homme mieux doué peut-être pour remplir cette fonction que n'importe quelle autre personne qu'on aurait choisie.

L'hon. M. FOSTER: Quelle est l'opinion du ministre sur le commissaire suivant?

L'hon. M. GRAHAM: Sur tous les membres du bureau?

L'hon. M. FOSTER: Non, sur le commissaire suivant.

L'hon. M. GRAHAM: Je parle du président. J'estime que tous les commissaires possèdent les aptitudes voulues et font un travail excellent. Une partie des membres du bureau se trouve dans l'Ouest, l'autre travaille ici à Ottawa. Au cours de l'année dernière les décisions ont été démocratiques, pour ne rien dire de plus, mais le peuple en général les a approuvées. J'attends le retour de M. le commissaire en chef dans quelques jours pour discuter avec lui la question de remplir la vacance qui existe actuellement.

L'hon. M. FOSTER: Depuis combien de temps cette vacance a-t-elle été créée?

L'hon. M. GRAHAM: Depuis la mort de M. Greenway.

L'hon. M. FOSTER: Je suppose que la commission a toujours de l'ouvrage tout prêt pour elle?

L'hon. M. GRAHAM: Oui, les commissaires ont de la besogne en abondance, mais le commissaire en chef est un homme qui expédie le travail avec une rapidité inconnue d'un grand nombre de gens. C'est un travailleur invétéré, et il lui arrive souvent de décider sur-le-champ des cas qu'on n'aurait réglé qu'après des mois dans d'autres circonstances.

Il fait connaître sa décision avant que les intéressés quittent la salle d'audience. Je l'attends dans quelques jours, et je veux le consulter sur la nomination à faire. Si l'on doit remplir cette vacance, m'est avis qu'on devrait choisir un homme compétent de l'Ouest, qui connaisse l'état de choses qui existe dans cette partie du pays, et comme le commissaire en chef a parcouru l'Ouest où il a dû s'occuper de beaucoup de cas, il peut avoir en vue quelqu'un pour remplir cette vacance.

L'hon. M. FOSTER : Je comprends que le ministre va s'en rapporter surtout à la recommandation du commissaire en chef quant à celui qu'on devra choisir.

L'hon. M GRAHAM: Je n'aimerais pas nommer pour faire partie de cette commission quelqu'un qui ne plairait pas au président. Je comprends que je dois consulter ce dernier, en pareil cas Il possède des renseignements sur l'état de choses qui existe dans l'Ouest, et j'attendrai son retour pour le consulter avant de faire cette nomination.

L'hon. M. FOSTER: Le ministre a-t-il jamais songé à adopter le principes suivi par les anciens Romains, quand il s'agissait de remplir une vacance, de permettre aux membres actuels de la commission de choisir celui qui doit remplir une vacance causée par décès ou autrement?

L'hon. M. GRAHAM: Je crains que cela ne ressemble à la pratique suivie dans le choix des conseillers municipaux, d'après laquelle c'est celui qui obtient ensuite le plus grand nombre de voix qui obtient la position. Il nous faut quelqu'un qui mérite d'occuper un siège dans ce bureau.

Mon honorable ami d'Elgin-est (M. Marshall) m'a demandé de lui indiquer le nombre d'inspecteurs. Il y a un inspecteur et trois sous-inspecteurs pour les accidents, plus un inspecteur pour l'expédition.

M. LANCASTER: On m'informe que les commissaires éprouvent beaucoup d'ennuis du fait qu'ils n'ont qu'un seul wagon spécial. Je voudrais conseiller au Gouvernement de prendre tous les moyens nécessaires pour faciliter au bureau l'accomplissement de son travail. On me dit que lors d'un récent voyage dans l'Ontario, quelques commissaires ont éprouvé des embarras et des retards parce qu'ils n'avaient pas de wagon pour transporter leurs commis, leurs sténographes, leurs bagages, etc., vu que les autres commissaires se trouvaient dans l'Ouest et qu'ils avaient le seul wagon officiel appartenant à la commission et servant au transport du personnel et à celui des bagages spéciaux indispensables. Les commissaires ont besoin d'ingénieurs, de sténographes et d'autres fonctionnaires pour accomplir leur tâche.

On peut aisément comprendre que lorsqu'ils voyagent, ils peuvent épargner beaucoup de temps et expédier leur travail, s'ils ont leur wagon particulier, ce qu'ils ne sauraient faire s'il leur faut voyager dans des wagons et en la façon ordinaire. Je crois que le pays économiserait si l'on fournissait ce wagon aux commissaires. Il est peut-être juste pour moi qui siège à la gauche, de dire que cette dépense serait raisonnable, qu'elle servirait à l'expédition plus rapide des affaires publiques. Si les commissaires avaient ce wagon à leur disposition, ils pourraient amener avec eux leurs fonctionnaires et expédier leur travail tout en voyageant, ce qui serait au grand avantage du pays. Le ministre se propose-t-il de mettre un wagon à la disposition de l'autre division de la commission? La nécessité de fournir ce wagon officiel à ces commissaires mérite l'examen.

L'hon. M. GRAHAM: J'allais dire que je suis surpris, mais non, parce que mon honorable ami (M. Lancaster) est un homme d'un jugement sain; cependant, cela m'amuse un peu d'entendre quelqu'un suggérer l'achat d'autres wagons officiels.

M. LANCASTER: Mais dans ce cas-ci, il s'agit de l'intérêt public.

M. SPROULE: Vous avez toute une quantité de ces wagons maintenant.

L'hon. M. GRAHAM: L'an dernier, on m'a blâmé un peu vertement parce que j'avais fourni un wagon à la commission, mais je puis dire que ja partage l'opinion de mon honorable ami (M. Lancaster) quand il affirme que s'ils avaient à leur disposition une voiture pourvant accommoder le personnel de la commission quand celle-ci se déplace, les commissaires pourraient faire plus de travail, en vérité. Quoi qu'il en soit, il ne m'est pas venu à l'idée—et les commissaires ne m'ont pas demandé—de solliciter un crédit à cette fin pour cette année. Quand l'ouvrage augmentera, il faudra tenir compte sérieusement de la nécessité de fournir aux commissaires tout ce qui leur faut pour leur permettre d'expédier leur travail avec la moindre perte de temps possible.

M. LANCASTER: Nous avons le commissaire en chef qui préside une division du bureau établie dans l'Ouest, et qui a l'usage d'un wagon officiel; et nous avons ici une autre division présidée par le sous-commissaire en chef, laquelle n'a pas de wagon officiel quand elle se déplace pour s'occuper d'affaires publiques. Il me semble que si l'on a fournit un wagon à une division de la commission, on doit agir de la même façon à l'endroit de l'autre division. A mon sens, cette proposition est raisonnable et qu'en accordant cet avantage à ces commissaires, on leur permettra d'expédier leur travail avec plus de rapidité et que le public sera mieux servi.

L'hon. M. FOSTER: Je suppose qu'on ne charge pas le coût de la traction dans le cas du wagon de la commission?

M. LANCASTER: Les compagnies doivent fournir cette traction gratuitement.

L'hon. M. FOSTER: D'après quel principe sont nommés les fonctionnaires de la commission des chemins de fer?

L'hon. M. GRAHAM: Le secrétaire est nommé directement par le Gouverneur en conseil; les autres fonctionnaires à la recommandation du président—je devrais dire peut-être du bureau—approuvée par le Gouverneur en conseil.

L'hon. M. FOSTER: Est-ce à la demande du bureau que ces nominations sont faites?

L'hon. M. GRAHAM: Oui, les commissaires font rapport qu'ils ont besoin de telle ou telle aide.

L'hon. M. FOSTER: De fait leur recommandation est toujours acceptée?

L'hon. M. GRAHAM: Oui, je crois qu'on ne s'est jamais départi de cette règle.

L'hon. M. FOSTER: A propos de la vacance qui existe dans le bureau: on m'a informé que cette commission travaillait sans relâche et qu'elle avait de l'ouvrage tout prêt d'avance. Il ne semble donc pas exister de raison pour excuser le long retard apporté à la nomination d'un nouveau commissaire. S'il faut un aussi grand nombre de commissaires pour expédier le travail, ils devraient tous être à leur poste. Pourquoi cet interrègne? Existe-t-il des difficultés à ce propos parmi les membres du cabinet?

L'hon. M. GRAHAM: S'il fallait nommer un homme, quelqu'un qui ne demeure pas loin, je crois que mon choix serait tout fait d'avance. Nous n'avons pas fait cette nomination immédiatement après la mort de M. Greenway, et il s'est écoulé quelques mois durant lesquels nous avons dû nous occuper d'autres questions, constatant tout récemment que le commissaire en chef se rendait lui-même dans l'Ouest, j'ai suggéré qu'on retardât cette nomination jusqu'au retour du commissaire en chef afin de connaître ses vues.

Comme je l'ai dit, si le choix devait être effectué dans la province d'Ontario, où je connais la plupart des gens, je n'aurais pas hésité si longtemps, mais je désire consulter le chef des commissaires avant que la nomination soit faite, et c'est pourquoi j'ai attendu.

Inspection, G.T.P., $28,000.

L'hon. M. GRAHAM: L'Etat garantit un tant pour cent sur le coût de la division des montagnes et la division des prairies, et M. Collingwood Schreiber a sous ses ordres un personnel qui fait constamment l'inspection.

L'hon. M. HAGGART: Avez-vous le rapport de M. Schreiber?

L'hon M. GRAHAM: Le rapport a été déposé. J'y joindrai dans quelques jours son rapport intérimaire, avant de prononcer mon discours sur le gros crédit du transcontinental.

L'hon. M. HAGGART: J'aimerais à voir ce rapport avant que vous prononciez ce discours.

L'hon. M. GRAHAM: J'en aurai une copie.

L'hon. M. FOSTER: On a annoncé, il y a plusieurs mois, que 600 milles du transcontinental national étaient complétés et en exploitation à l'ouest de Winnipeg. Est-ce à dire que le Grand-Tronc-Pacifique est en pleine possession de ce tronçon de 600 milles et l'exploite?

L'hon. M. GRAHAM: Je crois qu'elle est encore exploitée comme ligne de matériaux: nous ne l'avons pas encore acceptée.

L'hon. M. FOSTER: Est-elle exploitée par le Grand-Tronc-Pacifique ou par les entrepreneurs?

L'hon. M. GRAHAM: Je crois qu'il existe une entente entre la compagnie et les entrepreneurs.

L'hon. M. FOSTER: Quel service y donne-t-on?

L'hon. M. GRAHAM: On dit qu'il y a un horaire pour tout le parcours des 600 milles, mais je ne l'ai pas vu.

L'hon. M. HAGGART: Comment se fait-il que vous avez payé le plein montant de la garantie de l'Etat, et que vous n'ayez pas encore pris possession de la ligne?

L'hon. M. GRAHAM: Nous n'avons pas tout payé.

L'hon. M. HAGGART: Votre rapport en fait foi.

L'hon. M. GRAHAM: L'honorable député verra, je crois, qu'il fait erreur.

M. SPROULE: Ce chemin de fer n'a-t-il pas transporté du grain cet hiver? J'ai lu qu'il était prêt pour le trafic des céréales et des marchandises.

L'hon. M. GRAHAM: Il a transporté les grains, de même que toutes les lignes transportant les marchandises, quelles qu'elles soient, qui leur sont confiées. Il a également transporté les voyageurs. Mais il n'est pas encore passé sous notre autorité ni celle de la commission des chemins de fer. Il reste encore quelque chose à faire, à ballaster, etc., avant de le transférer. Dans l'intervalle, il accommode le public en transportant les voyageurs et les marchandises.

M. SPROULE: Qui a autorisé le tarif?

L'hon. M. GRAHAM: On me dit que la commission des chemins de fer lui a permis de circuler comme à présent, et a homologué un certain tarif qu'il fait payer au public.

M. SPROULE: A-t-il transporté beaucoup de grains?

L'hon. M. GRAHAM: J'apprends qu'il en a transporté considérablement, mais je ne parle que d'après les journaux, n'ayant reçu aucun rapport.

L'hon. M. HAGGART: Le ministre vient de dire que le Gouvernement n'as pas encore payé le plein montant de la garantie de l'Etat sur le Grand-Tronc-Pacifique, entre Winnipeg et Edmonton. Qui est-ce qui acquitte les travaux exécutés? Le produit d'une émission d'un montant certifié d'obligations ou titres est, je suppose, versé dans le Trésor, et remis à la compagnie au fur et à mesure qu'elle le gagne. Cette opération est-elle faite par la compagnie ou le département des Finances?

L'hon. M. GRAHAM: Mon député donne un certificat au département des Finances qui débourse un certain montant sur la foi de cette garantie. Je crois que $10,000,000 ont déjà été payées sur les 600 milles de la division des prairies.

L'hon. M. HAGGART: Combien reste-t-il à payer?

L'hon. M. GRAHAM: Je ne pourrais le dire de prime abord. C'est plutôt du domaine du département des Finances que du mien.

M. SPROULE: L'inspection se fait-elle sur la partie des travaux exécutés par l'Etat, ou seulement sur la partie exécutée par la compagnie du Grand-Tronc elle-même?

L'hon. M. GRAHAM: L'inspection ne s'applique qu'à la division de l'ouest du Grand-Tronc-Pacifique, afin de savoir si la compagnie remplit ses engagements, vu que nous garantissons en partie les obligations.

M. SPROULE: Vous faites les paiements sujets à cette inspection et au rapport?

L'hon. M. GRAHAM: Oui.

Pour défrayer la préparation des plans destinés à la reconstruction du pont de Québec, $150,000.

L'hon. M. GRAHAM: Le comité sait que nous avons choisi trois des meilleurs ingénieurs au monde pour entreprendre ces travaux. Ils ont été nommés par un décret et sont autorisés non seulement à préparer les plans voulus, mais à examiner les anciens plans et décider s'il est sage ou possible de se servir des matériaux façonnés d'après les premiers plans. Quand ils auront fait leurs propres plans, ils seront responsables de la construction du pont d'après ces plans. M. H. E. Vautelet est premier ingénieur et président de la commission. Il touche $1,000 par mois. Je me suis renseigné à sir Thomas Shaughnessy sur ses aptitudes, et il m'a dit qu'il était parfaitement au fait, et que s'il avait lui-même cette entreprise à confier à quelqu'un, il s'en rapporterait à M. Vautelet pour tous les travaux que nous confions à ces rois ingénieurs, tellement il a confiance en lui.

L'hon. M. HAGGART: Est-il Canadien?

L'hon. M. GRAHAM: Il est originaire de France, si je ne me trompe; mais il est maintenant citoyen naturalisé du Canada. Il a fait ses études en France, et est un ingénieur très distingué. Il a de beaux états de service au Pacifique-Canadien.

L'hon. M. FOSTER: Consacre-t-il tout son temps à ce travail?

L'hon. M. GRAHAM: Oui, depuis que nous l'avons engagé.

M. Fitzmaurice, C.M.C., est l'ingénieur en chef du conseil de comté de Londres. Il est le représentant anglais dans cette commission. Nous lui payons $1,000 par mois.

L'hon. M. FOSTER: Consacre-t-il tout son temps à ce travail?

L'hon. M. GRAHAM: Non, pas tout son temps.

M. LANCASTER: Combien de mois ce travail est-il censé occupé?

L'hon. M. GRAHAM: Pour le moment, notre intention est de retenir les services de M. Vautelet seul, quand les plans auront été complétés, travail qui durera au moins un an. Ensuite, nous recourrons aux services de M. Fitzmaurice et de M. Modjaska comme conseils seulement, au traitement de $500 par mois chacun, la moitié de ce qui leur est payé maintenant.

M. Modjeska est le représentant américain dans la commission. Il reçoit les mêmes appointements aux mêmes conditions.

L'hon. M. FOSTER: Dévoue-t-il tout son temps à ces travaux?

L'hon. M. GRAHAM: Non, il est dans la même position que M. Fitzmaurice. M. Modjeska est bien connu ici. A mon avis, ces trois ingénieurs sont plus ambitionnés de se créer une réputation qu'à faire de l'argent. Le département et le Gouvernement sont heureux de voir comme ils sont intéressés à leur tâche, et nul doute qu'ils la conduiront à bonne fin, même s'il leur faut beaucoup de temps. Nous voulons qu'ils réussissent dans cette entreprise, s'il doit en coûter plus d'argent et plus de temps.

M. LANCASTER: Leur réputation n'aurait-elle pas dû être faite avant de leur donner cette rémunération?

L'hon. M. GRAHAM: C'est la plus grande construction du genre qui ait jamais été entreprise, et l'heureux achèvement d'un pont de ces dimensions vaut beaucoup, même à un ingénieur déjà réputé. La commission emploie un personnel de 16.

L'hon. M. FOSTER: Sont-ils employés dans aucun de nos départements?

L'hon. M. GRAHAM: Non, et les commissaires sont nullement gênés dans le choix de leurs employés. Je leur ai posé le principe suivant en les engageant: Vous êtes une commission, et je ne vous recommanderai même pas un seul homme; si vous voulez de l'aide, choisissez qui vous voudrez, où vous voudrez; n'importe qui, pourvu que les aptitudes ne manquent pas, car nous vous tenons responsables de tout. Le personnel est nommé par décret, sur présentation par la commission. Nous ne nous en mêlons point.

L'hon. M. FOSTER: Le ministre voudrait-il indiquer leur traitement?

L'hon. M. GRAHAM: Voici le personnel:

	Par mois.
Joseph Mayer, premier adjoint..	$500 00
John D. Wilkins, sous-ingénieur, chambre des dessinateurs..	333 33
Geo. F. Porter, chef des dessinateurs.	250 00
A. P. S. Glasco, calculateur adjoint et dessinateur..	150 00
A. J. Mayers, calculateur adjoint.. ..	150 00
Hans Grether, calculateur..	150,000
Paul Guillimard, dessinateur..	125 00
Ove Hein, dessinateur..	100 00
J. A. Brunet, clerc..	75 00
P. E. Côté, sténographe..	75 00
Olaf Evanson, calculateur adjoint.. ..	75 00
H. E. Bates, calqueur..	75 00
T. P. Borden, ingénieur adjoint et secrétaire..	225 00

Voilà tel que j'ai laissé les choses. Si nous avions le droit d'intervenir, je demanderais des informations, mais ces personnes prennent sur elles de se dire utiles et de plus spécialistes. Mon ingénieur en chef dit que c'est un personnel trop restreint pour faire les dessins et conduire les expériences et les épreuves nécessaires.

L'hon. M. FOSTER: Leur responsabilité est-elle assurée par quelque compagnie de garantie?

L'hon. M. GRAHAM: Va sans dire que leur responsabilité n'est pas mesurée sur une base financière, c'est une responsabilité toute professionnelle, et par ce que j'entends dire, je crois que nous avons trois des meilleurs hommes au monde.

L'hon. M. FOSTER: Alors, le ministre n'espère pas être en mesure de soumettre cette question au conseil avant deux ans?

L'hon. M. GRAHAM: J'apprends qu'ils espèrent compléter les plans l'automne prochain. Quant aux travaux de construction mêmes, nous ne demanderons pas de crédits à cette fin avant la prochaine session. Le crédit actuel est destiné à toutes leurs autres dépenses.

M. SAM. SHARPE: La compagnie du Grand-Tronc-Pacifique a-t-elle fait des avances au sujet de la construction de ce pont?

L'hon. M. GRAHAM: Aucune.

M. SAM. HUGHES: En a-t-on faites à la compagnie?

L'hon. M. GRAHAM: Non.

M. LANCASTER: Le ministre ne croit-il pas qu'il aurait ces plans plus tôt en payant de forts honoraires au lieu d'appointements mensuels à ces personnes?

L'hon. M. GRAHAM: Non. Nous devons accepter leurs conditions, ou bien nous passer de leurs services; et, à cause de l'expérience du passé, j'ai eu bien soin de laisser les ingénieurs, qui sont virtuellement notre choix, libres de préparer leurs plans comme ils l'entendront. Ils font toute diligence possible. Ils ne perdent pas de temps,

d'après ce que je vois. Chacun fait séparément ses épreuves et ses expériences, et ils compareront ensuite ensemble pour arrêter un plan définitif qui, soyons-en certains, sera solide.

L'hon. M. HAGGART: Les rails seront posés, l'an prochain, entre Lévis et Moncton. Comment le ministre se propose-t-il d'utiliser cette ligne, vu que le pont ne sera pas prêt avant sept ou huit ans? Entend-il employer des ferry-boats?

L'hon. M. GRAHAM: Nous avons discuté cette question depuis sept ou huit semaines avec la compagnie du Grand-Tronc-Pacifique, pour savoir à quoi nous en tenir. Je n'ai aucune autre information à donner en ce moment.

M. CROSBY: Le public des Provinces maritimes est beaucoup intéressé à cette entreprise, et je demanderais au ministre s'il ne pourrait pas hâter davantage la préparation des plans?

L'hon. M. GRAHAM: On m'a dit qu'il ne fallait pas les pousser, et qu'il n'était pas prudent de les pousser. Je n'entends pas me mêler des affaires de cette commission. Je lui ai dit tout simplement qu'il me fallait ces plans le plus tôt possible.

M. SAM. HUGHES: N'avez-vous pas un ingénieur canadien parmi tout le nombre?

L'hon. M. GRAHAM: M. Vautelet est canadien.

M. SAM. HUGHES: A-t-il de l'expérience?

L'hon. M. GRAHAM: Il est probablement le premier ingénieur de l'univers.

M. LANCASTER: Je ne vois pas que vous hâtiez la préparation de ces plans, parce que vous payez de gros appointements mensuels à ces ingénieurs. Je ne puis m'empêcher de croire que si vous leur donniez un fort montant fixe, ils les termineraient plus tôt, car ce serait dans leur intérêt de se dépêcher.

M. GORDON (Nipissing): Je crois que le ministre a adopté le meilleur moyen. Il désirait les premiers ingénieurs, et pour les avoir, il a dû leur payer ce qu'ils demandaient. Je crois que c'est la manière la plus convenable et la plus pratique d'agir.

M. SAM. HUGHES: Les derniers ingénieurs n'étaient-ils pas bien rémunérés?

L'hon. M. GRAHAM: Le salaire ne fera pas un bon ingénieur d'un mauvais, si c'est une question de salaire.

M. SAM. HUGHES: Les derniers ingénieurs n'étaient-ils pas des hommes capables?

L'hon. M. GRAHAM: Je ne parle pas de cela. Notre pont est au fond du fleuve; quelque chose a manqué, mais je ne dis pas qui est en faute. Il s'agit maintenant d'avoir un pont. Après bien du soin, j'ai choisi trois hommes que je crois être les meilleurs au monde.

M. SAM. HUGHES: Aucun d'eux a-t-il travaillé au pont de Forth?

L'hon. M. GRAHAM: M. Fitzmaurice était ingénieur adjoint dans cette entreprise.

L'hon. M. FOSTER: A-t-on pris les moyens de s'assurer si les matériaux écroulés sont encore utilisables?

L'hon. M. GRAHAM: Les ingénieurs ont décidé qu'ils ne peuvent employer aucuns des matériaux du premier pont.

L'hon. M. FOSTER: Sont-ils utilisables à quelque chose?

L'hon. M. GRAHAM: Qu'à mettre au rancart.

L'hon. M. FOSTER: A-t-on étudié l'idée de construire un pont tubulaire sous l'eau, près de la surface?

L'hon. M. GRAHAM: La profondeur de l'eau à cet endroit est d'environ 200 pieds. Les journaux ont parlé de cette idée, que je crois, cependant, impraticable. C'est ce que pensent les ingénieurs, à cause de la force du courant.

Travaux divers non prévus au budget, $5,000.

L'hon. M. GRAHAM: C'est le crédit ordinaire de chaque année. Nous en dépensons parfois une partie; d'autres fois, nous n'en dépensons pas du tout. Cette année, nous n'y avons pas encore touché.

L'hon. M. FOSTER: Vous ne le dépensez jamais en travaux.

L'hon. M. GRAHAM: En prières, peut-être.

M. WRIGHT: Pourquoi demander ce crédit, si vous n'avez pas dépensé l'autre?

L'hon. M. GRAHAM: Le crédit est annulé à la fin de l'exercice.

M. WRIGHT: Alors celui-ci devrait être un renouvellement.

L'hon. M. GRAHAM: Nous pourrions difficilement l'inscrire ainsi. Supposons qu'une fois le budget arrêté nous dépensions une partie du crédit de l'exercice en cours. Nous ne pouvons prévoir combien nous dépenserons.

Arbitrage et sentences arbitrales, $4,000.

L'hon. M. GRAHAM: Ce montant est requis pour les frais de cour dans les arbitrages. Nous n'avons pas entamé ce crédit dans l'exercice écoulé.

M. LANCASTER: Quelle est la nature de ces arbitrages?

L'hon. M. GRAHAM: Bien, nous avons eu un arbitrage, l'année dernière, sur la réclamation d'un entrepreneur, mais dans ce cas-ci, nous avons fait payer tous les frais à l'entrepreneur. Dans certains cas. nous serions peut-être obligés de payer notre arbitre.

M. LANCASTER: Ce ne sont pas des arbitrages sur expropriations?

L'hon M. GRAHAM: Non.

L'hon. M. FOSTER: On a commencé un arbitrage entre le Gouvernement, au nom de l'Intercolonial et du Grand-Tronc au sujet d'affaires concernant Montréal et le voisinage, et au sujet de l'arrangement conclu il y a quelques années. A-t-il jamais été terminé?

L'hon. M. GRAHAM: Non.

L'hon. M. FOSTER: Pourquoi l'avoir laissé traîner ainsi? Les arbitres sont nommés. n'est-ce pas?

L'hon. M. GRAHAM: Je crois que le défunt juge Killiam aurait déjà réglé cette question s'il eut vécu. Nous devrons nommer un autre arbitre à sa place.

L'hon. M. FOSTER: Y avait-il un seul arbitre?

L'hon. M. GRAHAM: Un arbitre chaque côté, et un tiers.

Arpentages et inspection: canaux, $3,000.
Arpentages et inspection: chemins de fer, $28,000.

L'hon. M. GRAHAM: Nous faisons constamment des arpentages le long de nos canaux, afin de délimiter exactement nos immeubles, au cas où nous aurions à y faire des améliorations ou autres travaux. L'inspection des chemins de fer se fait surtout sur les lignes subventionnées par l'Etat. Avant l'acquittement de la subvention, il nous faut un certificat comme quoi la ligne est construite selon les exigences de la loi des subventions. Les déboursés de ce chef, jusqu'au 31 janvier 1909, à compte de l'exercice courant, ont été de $15,809.04.

Frais judiciaires au sujet des chemins de fer et des canaux, $6,000.

L'hon. M. FOSTER: Combien avez-vous dépensé sur ce crédit pendant l'exercice en cours?

L'hon. M. GRAHAM: Jusqu'au 31 janvier dernier, $2,733.67.

L'hon. M. FOSTER: Un fort montant de ce chef figure dans le rapport de l'auditeur général sous le titre suivant:

Chemin de fer Québec-Southern: Perron, J. L. et A Geoffrion, honoraires professionnels *re* Béique, $1,684.78.

L'hon. M. GRAHAM: J'apprends qu'il y avait un procès au sujet de cette ligne, qui nous devait certains montants, et nous sommes intervenus—si c'est l'expression juridique—pour protéger notre créance.

L'hon. M. FOSTER: L'avez-vous obtenue.

L'hon. M. GRAHAM: En partie seulement.

L'hon. M. FOSTER: Continuez-vous à réclamer?

L'hon. M. BRODEUR: Je crois que l'instance est encore pendante. Je connais une banque qui était intéressée au procès, et, si je ne me trompe, la cause est en appel à la cour suprême.

L'hon. M. FOSTER: Est-ce le même M. Perron qui représentait le Gouvernement dans l'enquête Cassels? Et J. L. et A. Geoffrion sont-ils le nom de la société?

L'hon. M. BRODEUR: Je le crois. Je ne connais qu'un avocat de ce nom.

Pour payer les frais de certains appels à la commission des chemins de fer, $10,000.

L'hon. M. FOSTER: Comment c'est-il arrivé?

L'hon. M. GRAHAM: Voici comment: Une disposition de la loi sur l'observance du dimanche impliquerait la représentation du département des Chemins de fer devant la commission des chemins de fer, dans les appels résultant de l'application de cette loi. On a fait valoir cette opinion avec insistance auprès du département, et après avoir consulté le ministère de la Justice, il m'a semblé que nous devions, afin de respecter l'intention de la loi, nous faire représenter pour protéger l'intérêt du public généralement. Nous n'étions pas là pour défendre ou pour combattre la loi sur l'observance du dimanche, mais comme intéressés à la question du transport, dans l'intérêt du public.

L'hon. M. FOSTER: Qui vous représentait?

L'hon. M. GRAHAM: M. Buell, de la société Buell et Botsford. Il nous a fait payer un peu plus de $220. Nous l'avions engagé auparavant dans l'appel sur les allégations contre les compagnies de messageries: c'est pourquoi nous avons retenu plus tard ses services. Nous lui avons payé $867.74 jusqu'au mois de décembre dernier dans l'affaire des messageries. C'est tout ce que nous avons dépensé de ce chef l'année dernière.

L'hon. M. FOSTER: Pourquoi demandez-vous un si fort montant?

L'hon. M. GRAHAM: Le sous-ministre dit que la Chambre a exprimé souvent l'opinion que nous devrions être prêts, en tout temps, à nous faire représenter devant la commission.

M. LANCASTER : Dans l'intérêt de qui?

L'hon. M. GRAHAM : Dans l'intérêt du public.

M. LANCASTER : C'est ce que nous devrions faire savoir aux expéditeurs, car ils se font eux-mêmes représenter dans ces appels.

L'hon. M. GRAHAM : Nous ne prenons la part de personne en particulier; nous ne nous présentons point comme partie à l'appel.

M. LANCASTER : Ce représentant se fait-il l'avocat des expéditeurs? Nous voyons d'ordinaire que les difficultés qui s'élèvent sont entre les chemins de fer et les expéditeurs. Je ne trouverais pas à redire si ce représentant défendait l'intérêt des expéditeurs contre les compagnies, mais s'il n'est pas engagé dans cette capacité, je crois que c'est de l'argent jeté à l'eau. Les expéditeurs sont toujours obligés, pour revendiquer leurs droits devant la commission d'engager des avocats pour lutter contre les meilleurs jurisconsultes que les compagnies savent engager. Si ce crédit doit servir à l'intervention du Gouvernement contre les chemins de fer, en faveur des expéditeurs, c'est-à dire dans l'intérêt du public par opposition aux corporations, je l'approuve, mais je fais voir que le public ne le comprend pas ainsi. Il semble que le public paye de sa poche les expéditeurs, afin de se protéger devant la commission, et en même temps, paye encore un autre représentant qui ne surveille probablement pas exclusivement son intérêt.

M. SAM. SHARPE: Pourquoi ne pas représenter le public devant la commission, en vertu de la loi même qui régit cette dernière, par la nomination d'un substitut du ministère, qui y défendrait l'intérêt du public? Le but de la commission, à mon avis, est de protéger l'intérêt et de régler les griefs du public entre les compagnies de chemins de fer d'une part, et les particuliers, les municipalités et le public généralement, d'autre part. Or, pourquoi ne pas avoir un juriste attitré auprès de la commission, lui payant un bon traitement, pour y représenter le public? Ce serait moins de dépenses pour le pays, car la commission n'aurait pas à perdre son temps à écouter un homme sans expérience; les appels seraient mieux plaidés en faveur du public par des avocats entendus. Nous ne devrions pas voter ce crédit avant que le ministre ait étudié cette proposition.

L'hon. M. GRAHAM : Nous n'avons pas encore osé embrasser toutes les querelles individuelles devant la commission. Le Gouvernement ne peut certainement prendre pour principe de se faire représenter devant la commission en antagonisme avec les compagnies de chemins de fer.

M. G. P. GRAHAM.

M. LANCASTER : Alors, pourquoi vous être fait représenter par M. Buell?

L'hon. M. GRAHAM: M. Buell ne défendait ni ne combattait la loi sur l'observance du dimanche. Cette loi est nôtre.

M. LANCASTER : Le ministre a dit que M. Buell avait été engagé auparavant dans un appel au sujet du tarif des messageries. Je ne vois pas pourquoi, s'il n'y représentait pas le public contre les chemins de fer.

L'hon. M. GRAHAM: Il était là pour aider la commission à informer sur le tarif et les circonstances des compagnies de messageries, non pas pour y combattre les compagnies devant la commission des chemins de fer.

M. LANCASTER: Mais il a été engagé et payé par le Gouvernement. N'était-ce pas dans l'intérêt public?

L'hon. M. GRAHAM: L'honorable député ne saisit pas la différence. Quant à la proposition de l'honorable député d'Ontario-nord (M. Sharpe), j'ai déjà discuté avec le président de la commission l'à-propos d'engager un représentant permanent du ministère public à la commission des chemins de fer. Mais nous avons déjà donné au public toute la protection voulue, en nommant un ancien juge à la présidence de cette commission, dont le premier adjoint est encore un juriste. Pour moi, je ne veux pas que cette commission devienne jamais un véritable tribunal. Je veux qu'elle reste un corps où je pourrai me présenter moi-même en tout temps et sans avocat et dire au président: Voici ma plainte, je désire votre jugement. Si nous engagions un représentant attitré en opposition aux représentants des compagnies de chemins de fer, nous n'aurions qu'à nous tenir à l'écart et écouter les plaideurs, comme au palais.

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

Reprise de la séance.

DISCUSSION DU PROJET RELATIF AU CHEMIN DE FER CANADIEN DE L'OUEST DE LIVERPOOL.

La Chambre passe à la discussion en comité général sur le projet de loi (n° 44), déposé par M. Girard, constituant en corporation la Compagnie du chemin de fer " Canadian Liverpool and Western ".

(Sur l'article 2.)

M. S. SHARPE: Monsieur le président, tout nouveau député que je sois, j'ai écouté attentivement la discussion de ce projet devant le comité des chemins de fer et devant la Chambre. Il affecte des intérêts considérables et des questions litigieuses. L'intérêt d'une province par opposition à l'intérêt, aux droits et aux pouvoirs du Dominion sont sans doute très importants. Ma

courte expérience à la Chambre m'a appris que les auteurs des propositions de loi incluent fréquemment deux objets dans leurs bills; l'un, important, le principal, est généralement du ressort provincial; l'autre, moins important, l'objet secondaire, entre clairement dans les attributions du pouvoir central. L'intention et le but de cette qualité est d'éluder la juridiction des provinces.

Au cours de la discussion du projet au comité des chemins de fer, le député de Westmoreland (M. Emmerson) a dit qu'il voulait faire autoriser cette compagnie par le Parlement, parce qu'alors son tarif serait réglementé par la commission des chemins de fer, ignorant ainsi virtuellement que les provinces ont le pouvoir de réglementer les tarifs des chemins de fer qu'elles autorisent, et que la plupart d'entre elles ont aussi des lois qui régissent ces compagnies. J'ignore si la province de Québec a une commission des chemins de fer, mais elle a un tribunal analogue à la commission fédérale pour réglementer les tarifs des compagnies. C'est donc une raison puérile que l'honorable député de Westmoreland a invoquée à l'appui de l'autorisation de ce chemin de fer par le Parlement, car s'il ne s'agit que de le placer sous la juridiction de la commission des chemins de fer, ce n'est pas une raison suffisante pour réclamer l'intervention de la Chambre.

On a déjà soulevé plusieurs fois à cette session la question de l'autonomie provinciale. La peine incroyable que le Parlement se donne pour déclarer un chemin de fer d'utilité générale, trouve son plus frappant exemple dans le comté d'Ontario, où la Chambre a déclaré d'intérêt général un petit chemin de fer électrique de deux milles, entre Oshawa et le lac, pour relier cette ville au chemin de fer à vapeur. Ceci prouve la peine ridicule que la Chambre se donne pour déclarer à l'avantage du Canada des lignes purement locales.

Il n'est que juste de tenir bien compte des vœux exprimés par les représentants de la province de Québec. Un représentant de cette province a fortement insisté auprès du comité que le Parlement ne devait pas autoriser cette compagnie. Je crois que la Chambre devrait avoir beaucoup d'égard pour les vœux ainsi exprimés, et j'avoue que j'ai été très surpris, moi, jeune député, de voir la plupart des représentants des comtés de la province de Québec ignorer ces vœux et voter en faveur du projet. A mon avis, quand une province proteste, il faudrait tenir compte de ce protêt, et quand il y a conflit de juridiction entre l'autorité centrale et l'autorité provinciale, dans ce cas, le projet devrait être soumis aux juristes du Gouvernemnt pour obtenir leur opinion. La Chambre devrait renvoyer un projet d'une nature contentieuse comme celui-ci à ses juristes, pour savoir si la province n'a pas le pouvoir d'accorder l'autorisation voulue.

Si une compagnie peut obtenir ses droits et privilèges de la province, nous ne devrions pas empiéter sur la prérogative provinciale et accorder une concession fédérale. Une seule raison suffirait à prouver la sagesse de cette politique: c'est que l'autorité provinciale s'exerçait plus étroitement et plus à l'avantage de la province, et tendrait à faire cesser les conflits entre le Dominion et les provinces. Dans les circonstances, bien que je n'attaque pas le mérite du projet, ou que je ne décide pas s'il est plutôt du domaine provincial que du domaine fédéral, je dis cependant, que là où il y a conflit, comme dans le présent cas, par exemple, le projet devrait être soumis aux juristes du department pour obtenir leur opinion, à savoir si le pouvoir provincial peut accorder l'autorisation suffisante pour les fins d'une compagnie comme celle-ci.

Si la province a l'autorité suffisante pour accorder à cette compagnie tous les droits et privilèges nécessaires, l'avis du ministère de la Justice devrait alors prévaloir, et nous devrions refuser cette charte et renvoyer les pétitionnaires à la province qui leur donnera les droits désirés.

M. E. ROY: Je ne contesterai pas les raisons qui ont été apportées par l'honorable député, mais si nous examinons la Constitution, je crois qu'il n'y a aucun doute que nous avons pleine juridiction pour adopter ce bill. Je suis en faveur des droits provinciaux, mais en lisant l'article 91 de la Constitution du Canada, je vois que les pouvoirs de cette Chambre s'étendent aux "matières tombant dans les catégories de sujets ci-dessus énumérés". L'article 92 se lit comme suit:

Dans chaque province la législature pourra exclusivement faire des lois relatives aux matières tombant dans les catégories de sujets ci-dessous énumérés, savoir:

Suit l'énumération. Dans le paragraphe 10 sont inclus les sujets suivants:

a) Lignes de bateaux à vapeur ou autres bâtiments, chemins de fer, canaux, télégraphes et autres travaux et entreprises reliant la province à une autre ou à d'autres provinces, ou s'étendant au delà des limites de la province;

Ces choses sont exceptées. Vient ensuite le paragraphe "c":

Les travaux qui, bien qu'entièrement situés dans la province, seront avant ou après leur exécution déclarés par le parlement du Canada être pour l'avantage général du Canada, ou pour l'avantage de deux ou d'un plus grand nombre des provinces;

C'est-à-dire que le parlement du Canada a le droit de déclarer immédiatement que les travaux seront exécutés sous l'autorité de ce bill sont pour l'avantage général du Canada. Conséquemment, je crois que nous avons juridiction. La question de savoir si les travaux qui seront exécutés sous l'autorité de ce bill sont pour l'avantage géné-

ral du Canada est une autre question. On a prétendu devant la commission des chemins de fer que l'article 10, qui donne à la compagnie le droit de construire, d'acquérir et de faire naviguer des bateaux à vapeur et autres, et de posséder des docks, des quais, etc., est pour l'avantage général du Canada. Nous ne devons pas perdre de vue que le fleuve Saint-Laurent traverse la province de Québec, et qu'il y a tout le long de ce fleuve de bons havres qui ne demandent qu'à être améliorés pour devenir de bons ports de mer. Tous ceux qui ont étudié la carte dans la salle du comité des chemins de fer, savent que cette voie ferrée partira d'unu point sur le Grand-Tronc-Pacifique, pour se rendre à un autre point près de Tadousac, qui, il n'y a aucun doute à ce sujet, deviendra tôt ou tard un port d'hiver.

Il n'y a donc aucun doute que l'amélioration des ports du Saint-Laurent, d'où les produits du Canada pourront être expédiés sur les marchés d'Europe est pour l'avantage général du Canada. Il est évident aussi que l'intention de la compagnie est d'améliorer les ports de mer du Saint-Laurent, et, comme le parlement du Canada a le pouvoir, aux termes de l'article 92 de l'acte de la confédération, de déclarer que tels travaux sont pour l'avantage général du Canada, je ne vois pas la nécessité de renvoyer ce bill au ministère de la Justice, pour savoir si oui ou non nous avons juridiction.

M. SAMUEL SHARPE: Je n'ai pas prétendu qu'il fallait renvoyer ce bill au ministère de la Justice pour savoir si nous avions le pouvoir d'accorder la charte, mais pour savoir si la province avait ce pouvoir, et au cas où la province aurait la juridiction nous ne devons pas adopter ce bill.

M. ERNEST ROY: Je suis d'avis que la province de Québec a juridiction dans la matière. Je n'approuve pas la manière dont le bill est présentement libellé, mais je dis que ce Parlement a aussi juridiction.

M. SAMUEL SHARPE: Il n'y a aucun doute à ce sujet.

M. ERNEST SHARPE: Et la province de Québec a aussi juridiction.

M. SAMUEL SHARPE: Alors, que la compagnie s'adressera à la province.

M. GIRARD: Avec la permission du comité je demanderai que l'on ajoute à cet article le chemin de fer Québec et Montmorency, qui va de Québec à Sainte-Anne-de-Beaupré. J'ai reçu aujourd'hui même une pétition à cet effet.

L'hon. M. GRAHAM: La compagnie pourrait aussi fusionner avec la compagnie Québec et Montmorency?

M. GIRARD: Oui.

L'hon. M. GRAHAM: Il n'y a pas d'objection à cela.

M. LENNOX: Cela me semble être un amendement trop important pour être présenté ainsi sans avis.

M. W. B. NANTEL (Terrebonne) (texte): Monsieur le président, je propose en amendement l'addition de la clause suivante:

14. La compagnie sera contrainte d'imprimer ses connaissements dans les deux langues, anglaise et française.

M. l'ORATEUR SUPPLEANT: Cet amendement se rapporte à l'impression des connaissements et des honoraires dans les deux langues. Je crains que l'importance de l'amendement empêche le comité de l'adopter sans en avoir reçu avis.

M. MONK: L'amendement n'est-il pas dans l'ordre.

M. l'ORATEUR SUPPLEANT: Un amendement important lors de la troisième lecture d'un bill privé doit être précédé d'un avis.

M. JOSEPH GIRARD (Chicoutimi-et-Saguenay) (texte): Monsieur le président, je n'ai pas d'objection à ce que l'amendement soit adopté si la Chambre y consent. Je dois dire cependant que la chose se fait actuellement sur tous les chemins, tels que le Pacifique-Canadien, le Canadian Northern, le chemin du Lac Saint-Jean et autres.

M. NANTEL: Alors mettons-le dans la loi.

M. MONK: L'amendement ne change pas l'essence du bill, la route, le capital, ni aucune chose de cette nature. Que dit le règlement de la Chambre à ce sujet?

M. l'ORATEUR SUPPLEANT:

Nul amendement important ne peut être proposé à un bill privé dans un comté de la Chambre entière, ou à la troisième lecture du bill, à moins qu'il n'en ait été donné avis d'un jour.

M. MONK: L'amendement proposé par mon honorable ami ne tombe pas sous le coup de cette règle, car il ne change en aucune manière les pouvoirs de la compagnie, ni le tracé du chemin ni aucune partie essentielle de la charte. Il impose seulement à la compagnie l'obligation de se conformer aux besoins du pays, d'autant plus que ce chemin traversera entièrement un pays ou la langue anglaise n'est pas comprise.

M. A. K. MACLEAN: La compagnie ne ferait-elle pas la chose quand même.

M. MONK: Je crois que l'auteur du bill n'a pas d'objection à l'amendement. Si le président décide que l'amendement est d'importance suffisante pour exiger un avis, je demanderai alors que le comité lève sa séance, fasse rapport des travaux accomplis,

et demande la permission de siéger de nouveau.

M. GIRARD: Je n'ai pas d'objection à ce que l'amendement soit adopté, et le ministre des Chemins de fer déclare qu'il ne s'y objecte pas non plus; pourvu toutefois que cela ne soit pas contraire aux règles de la Chambre.

M. LENNOX: J'appuierai la proposition que le comité lève sa séance. Plusieurs memque l'amendement est d'une telle importance que je ne serais pas justifiable de l'accepter, a moins que l'on en donne avis. Remettre le bill à une autre séance n'en empêchera pas l'adoption.

M. l'ORATEUR SUPPLEANT: Je crois que l'amendement est d'une telle importance que je ne serais pas justifiable de l'accepter, à moins que l'on en donne avis. Remettre le bill à une autre séance n'en empêchera pas l'adoption.

(Le comité fait rapport de ses travaux.)

CHEMIN DE FER TORONTO, NIAGARA ET DE L'OUEST.

La Chambre se forme en comité sur le bill (n° 42), déposé par M. Calvert, relatif à la compagnie de chemin de fer Toronto, Niagara et Western.

Article 1.

M. LENNOX: Je veux en quelques mots faire voir le non-sens d'une législation de ce genre. Ce bill n'est pas le seul de ce genre que nous ayons devant nous à cette session. Plusieurs autres compagnies qui n'ont pas dépensé dans le temps fixé par leur charte une certaine proportion de leur capital ont des bills semblables. Ces compagnies sont venues demander au parlement des conditions plus favorables que celles qui leur ont été accordées lors du dernier renouvellement de leur charte. Je ne crois pas que l'attention du comité des chemins de fer ait été appelée sur ce point lorsque ce bill lui a été soumis. Nous avons renouvelé cette charte en 1906, et nous avons noté en marge que nous y insérions la clause ordinaire, à l'effet que la compagnie devra, dans les deux ans après le renouvellement de sa charte, dépenser 15 p. 100 de son capital et terminer le chemin dans les cinq ans. Si le ministre y songe sérieusement, il comprendra que nous accordons trop facilement ces renouvellements. Lorsque nous avons accordé cette charte le 13 juillet 1906, nous avons mis la condition que la compagnie serait obligée dans les deux années qui suivront commencer la construction des chemins de fer qu'elle était autorisée à construire, et dépenser 15 p. 100 de son capital souscrit; elle était tenue aussi, dans les trois années suivantes, terminer la construction de ces chemins. Elle n'a rien fait. Nos conditions il y a deux ans, étaient que la compagnie devait dépenser 15 p. 100 de son capital ou qu'elle n'aurait pas de renouvellement. Elle n'a rien fait, mais elle nous présente une nouvelle demande aujourd'hui, et, sans explications ni raisons d'aucune sorte, nous modifions la politique que nous avons adoptée il y a deux ans, nous l'autorisons à commencer les travaux sans lui imposer la condition de 15 p. 100.

Voilà ce que je voulais d'abord faire comprendre au ministre. On a accordé cinq ans à la compagnie pour terminer son chemin, mais on ne l'a pas obligée à lever une pelletée de terre pendant ces cinq ans. L'année dernière nous avons décidé que la compagnie devait dépenser 15 p. 100 de son capital dans les deux ans; elle n'a encore rien fait; et aujourd'hui elle vient nous demander l'exempter de cette obligation. Mes objections à ce bill sont de deux natures. La première est que nous n'imposons à la compagnie aucune obligation de faire des travaux pendant les cinq ans.

M. A. K. MACLEAN: Le chemin devra être terminé dans cinq ans.

M. LENNOX: Mais nous ne savons pas si la compagnie va le terminer ou non. Nous ne disons pas quand elle devra commencer les travaux, et tandis que par le bill adopté il y a deux ans nous obligions la compagnie à dépenser 85 p. 100 dans un délai de trois ans; le bill d'aujourd'hui n'oblige pas la compagnie à faire un pouce d'ouvrage dans les cinq ans.

Je prétends que le seul principe qui devrait nous guider dans le renouvellement de ces chartes, est que chaque fois qu'une compagnie vient demander un renouvellement de sa charte, nous lui accordions cinq ans pour déterminer ses travaux, et l'obligation à dépenser pendant les premières années 15 pour 100 de son capital. Nous renouvellerions ainsi la charte à d'aussi bonnes conditions que celles que nous lui avons accordées le première fois; la compagnie serait alors obligée de dépenser 15 pour 100 en deux années après le renouvellement et compléter son chemin dans les cinq années. J'ai discuté ce point devant le comité des chemins de fer, mais je n'étais pas alors satisfait de la loi. Quand je l'examine aujourd'hui je découvre que ce serait une absurdité absolue que de renouveler cette charte aux conditions contenues dans ce bill. Voyons dans quelle inconséquence nous tomberions. Voyons le bill suivant (n° 47) sur le feuilleton des ordres du jour. Ce bill ne contient pas la clause des 15 pour 100, mais l'autre concernant le commencement des travaux dans les deux ans et leur parachevement dans les cinq ans. Dans le bill qui vient ensuite nous trouvons les mêmes conditions. Je soumets donc que chaque fois qu'une compagnie viendrait nous demander un renouvellement de sa charte nous lui disions: A partir

de la date du renouvellement de votre charte vous devrez dépenser 15 pour 100 de votre capital, dans les deux ans et compléter le chemin de fer dans les cinq ans. Si l'on nous répond: Nous avons déjà dépensé 15 pour 100, je dirai que cette réponse n'en est pas une; peu importe ce que vous avez dépensé; vous pouvez avoir dépensé 40 pour 100 de votre capital, mais si vous demandez cinq ans à partir d'aujourd'hui pour terminer vos travaux, il faut que vous dépensiez à l'avenir dans les mêmes proportions, que celles exigées par votre première charte.

M. TURRIFF: Je m'accorde entièrement avec l'honorable député qui vient de parler. J'aimerais mieux voir dans la loi générale des chemins de fer un article qui s'appliquerait également à tous les cas de renouvellement, que les compagnies aient ou non dépensé 15 pour 100 de leur capital. Si la compagnie n'a pas dépensé 15 pour 100 ce n'est pas un raison, si elle obtient un prolongement des délais, pour qu'elle ne dépense pas un autre 15 pour 100 dans les deux ans. Tant que la loi des chemins de fer ne sera pas modifiée dans ce sens, je crois, que nous devrions insérer une clause de cette nature, dans tous les bills qui viendront devant nous.

L'hon. M. GRAHAM: Il est bien difficile de faire une règle rigide, particulièrement dans un pays où l'on veut avoir des chemins de fer. Dans certains cas il est très à propos d'imposer des conditions sévères, mais en moins de trente minutes, l'autre jour, le comité des chemins de fer s'est trouvé en présence de circonstances qui exigeaient que certaines conditions fussent posées dans un bill et non pas dans un autre, vu les différences dans la construction des deux chemins.

Je suis surpris de ce que je découvre dans ce bill. On a dit devant le comité, et c'est sur l'asusrance que la compagnie avait dépensé 15 pour 100 de son capital depuis le dernier renouvellement de sa charte, que ce bill a été approuvé. Mais je découvre que cet acte a été adopté en 1906, qu'il changeait le nom du chemin, prolongeait les délais pour la construction, et contenait la clause des deux années et des 15 pour 100, et que depuis l'adoption de cet acte il n'est rien survenu pour nous justifier d'exempter la compagnie de remplir les conditions qui lui ont été imposées alors. La seule raison pour laquelle la clause des 15 pour 100 a été omise de ce bill, c'est que le comité a compris que depuis le dernier renouvellement de sa charte la compagnie avait dépensé 15 pour 100, et l'on n'a pas voulu imposer la même condition dans le dernier renouvellement, mais seulement obliger la compagnie à terminer son chemin dans les cinq ans. Je suis de l'avis de l'honorable député de Simcoe-sud que nous devrions insérer dans ce bill la clause des 15 pour 100.

M. HENDERSON: Je ne sais pas si la compagnie a dépensé de l'argent à la construction de son chemin depuis l'époque du dernier renouvellement de sa charte, en 1906. Je ne sais pas non plus si elle n'en n'en a pas dépensé. Elle peut en avoir dépensé beaucoup. On nous a affirmé, au comité des chemins de fer, que la compagnie avait dépensé environ $250,000, si je me rappelle bien. Une partie du chemin a été construite jusqu'à Mimico; on a construit, aussi, les approches d'un pont sur le Twelve-Mile-Creek, à Bronte, et je crois que l'on a fait aussi d'autres travaux. Dans tous les cas, on nous a assuré que la proportion de 15 pour 100 avait été dépensée dans la construction du chemin. Je ne crois pas que les auteurs de ce bill aient déclaré que ces travaux avaient été exécutés depuis le dernier renouvellement de la charte.

L'hon. M. GRAHAM : Je ne le crois pas non plus.

M. HENDERSON : La faute, s'il y en a une, a été commise lors du dernier renouvellement. Il n'y avait aucune raison, alors, d'insérer la clause des 15 pour 100, parce que l'argent avait été dépensé. Tout ce qu'il était nécessaire de demander et d'obtenir, était le prolongement des délais pendant cinq ans. Je crois que l'on s'est trompé lorsque l'on a niséré l'article régulier au lieu de faire une clause spéciale. L'honorable député de Simcoe-sud (M. Lennox) sourit, mais je sais que le président du comité des chemins de fer a l'habitude de demander: "Le comité désire-t-il insérer la clause ordinaire?" et le comité accorde généralement la permission, sans chercher s'il ne s'agit pas d'un cas spécial qui demanderait une clause spéciale. L'erreur, si c'était une erreur, est malheureuse, parce qu'elle peut avoir un effet non désirable sur cette charte. C'est un chemin de fer important, qui part de Toronto, passe par les comtés d'York, Peel et Alton, et va à Niagara.

Je suis disposé à considérer la législation adoptée il y a trois ans comme l'ayant été par erreur, et les 15 p. 100 comme une dépense faite avant cette époque. Tout ce que nous avons à faire maintenant est de prolonger les délais pour le parachèvement du chemin. Le Parlement a ce pouvoir; il possède un pouvoir presque illimité dans ces matières. Je crois qu'il y a une certaine force dans l'argument de l'honorable député de Simcoe-sud, s'il ne se trompe pas lorsqu'il dit qu'il n'a pas été dépensé d'argent depuis le dernier renouvellement de la charte. Mais je n'ai pas de renseignements personnels à ce sujet. Je constate la difficulté et j'espère que le ministre des Chemins de fer trouvera un moyen d'en

sortir. Si c'est nécessaire je demanderai que l'on ne règlepas le sort de ce bill maintenant, à moins que l'honorable ministre ne veuille laisser adopter l'article tel qu'il a été voté dans le comité des chemins de fer. L'honorable député de Victoria et Haliburton (M. Hughes) demande: Où est l'objection? L'objection est que la compagnie n'a rien fait depuis que sa charte a été renouvelée. Parce que je n'ai pas de preuve qu'elle a dépensé de l'argent, je ne dis pas que le député de Simcoe-sud (M. Lennox) n'en a pas. Je crois qu'en l'absence de toute preuve contraire nous devons présumer que le comité des chemins de fer a compris que les 15 p. 100 nécessaires avaient été dépensés depuis le dernier renouvellement, bien que je n'en connaisse rien personnellement.

M. LENNOX: Pour l'avantage de mon honorable ami (M. Henderson), je dirai que je ne prétends avoir aucune preuve en la matière; j'accepte tout simplement les faits qui sont exposés dans lese documents. Je suppose que mon honorable ami en connaît beaucoup plus que moi-même. Il nous a dit qu'il savait que la compagnie avait dépensé de fortes sommes à une certaine époque.

M. HENDERSON: Je répétais simplement ce que l'avocat de la compagnie a affirmé devant le comité des chemins de fer lorsqu'il a énuméré les travaux exécutés près de Mimico, et spécialement les approches du pont au village de Bronte. La compagnie a aussi acheté le droit de passage d'un bout à l'autre du chemin. Je me rappelle avoir entendu dire devant le comité que la compagnie avait dépensé $250,000—mon voisin dit $280,000. Je ne vois pas que le prolongement des délais puisse causer de tort à qui que ce soit, tandis que nous en causerions si nous laissions la charte devenir caduque. Le pays a besoin que ces chemins de fer soient construits, et je ne crois pas que nous pourrions prendre le risque de laisser passer ce bill ainsi qu'on le fait ordinairement.

(Le comité fait rapport du bill qui est lu une troisième fois et adopté).

CHEMIN DE FER WINNIPEG ET NORTH WESTERN.

La Chambre se forme en comité sur le bill (n° 29) relatif à la compagnie du chemin de fer Winnipeg et North Western.

Article I.

M. J. A. CURRIE: Je demanderai que l'on ne discute pas ce bill maintenant vu que l'honorable député de Dauphin (M. Campbell) désire dire quelque chose à son sujet. Je propose que le comité lève sa séance, fasse rapport et demande permission de siéger de nouveau.

(La motion est adoptée).

CHEMIN DE FER DE LA BAIE D'HUDSON ET DU PACIFIQUE.

La Chambre se forme en comité sur le bill (n° 43) relatif au chemin de fer de la baie d'Hudson et du Pacifique.

Sur le préambule.

M. HERRON: Il ne semble pas y avoir de route définitivement choisie ou tracée pour ce chemin, entre la Colombie-Anglaise et la baie d'Hudson. Je crois que le ministre des chemins de fer devrait nous donner l'assurance qu'avant d'accepter les plans pour la construction de ce chemin de fer, il permettra aux populations des différentes localités que traversera ce chemin d'être entendues. Ce chemin aura une longueur de près de 1,000 milles, et nous ne savons pas quelles régions il traversera.

M. CASH: Je crois que l'honorable député confond ce chemin avec un autre. Le tracé a été fait et le chemin ira presque en droite ligne depuis Grand-Rapids jusqu'à Prince-Albert, et depuis Prince-Albert jusqu'à Calgary en ligne presque directe aussi.

M. HERRON: L'honorable député de Saskatchewan a raison. Je me trompais, je voulais parler d'un autre chemin de fer.

(Le comité fait rapport du bill qui est lu une troisième fois et adopté.)

DELIBERATION EN COMITE— TROISIEME LECTURE DE BILLS D'INTERET PRIVE.

Bill (n° 36), déposé par M. Wilbert McIntyre, relatif à la Southern Central Pacific Railway Company.

Bill (n° 47) déposé par M. Lewis, relatif à la Guelph et Goderich Railway Company.

Bill (n° 53) déposé par M. Donnely, relatif à la Walkertown et Lucknow Railway Company.

EN COMITE DES SUBSIDES.

La Chambre se forme en comité des subsides.

Pour payer les dépenses en rapport avec les causes qui viennent devant la commission des chemins de fer, $10,000.

M. SAMUEL SHARPE: Avant la suspension de la séance à six heures, je disais au ministre qu'il devrait donner à la commission des chemins de fer un avocat permanent qui ferait partie de son personnel. Nous admettons tous que la commission des chemins de fer rend de très grands services. On nous dit que cette commission est composée d'hommes capables; cependant les intérêts du public ne sont pas aussi bien sauvegardés qu'ils le seraient, si cette institution avait un avocat régulier à son service. Le ministre a dit qu'il voulait faire de la commission un tribunal po-

pulaire, mais tous ceux qui ont assisté aux séances de cette commission savent qu'il est impossible que ce soit un tribunal pour le commun du peuple, parce que les compagnies de chemins de fer ayant à leur service des avocats très capables, quelqu'un qui ne serait pas avocat n'oserait pas aller plaider sa propre cause devant la commission, et même s'il l'osait, il ne pourrait l'exposer avec l'habileté nécessaire pour en assurer le succès.

Je parle ici au nom du pauvre, des cultivateurs, des expéditeurs, des manufacturiers, de ceux qui n'ont pas habitude de plaider eux-mêmes leurs causes devant les tribunaux. On ne peut sortir du fait que la commissioin des chemins de fer est un tribunal judiciaire et qu'un profane ne peut pas y exposer sa cause avec avantage contre les avocats expérimentés que les compagnies de chemins de fer ont à leur service. Le public paie des milliers de dollars par année à des avocats pour plaider devant la commission des chemins de fer. C'est une dépense considérable pour les individus. Si le ministre voulait nommer un avocat qui ferait ce travail, deviendrait partie de la commission des chemins de fer, plaiderait les causes des individus devant la commission, il ferait une chose qui serait approuvée par tout le monde, et dont le pays bénéficierait grandement. Il y aurait économie du temps de la commission qui pourrait décider de dix causes dans le même temps qu'aujourd'hui elle en décide une. Les dépositions seraient envoyées à l'avocat à l'avance et il aurait du temps pour étudier et préparer la cause. Une personne qui n'est pas avocat n'est pas capable de préparer sa cause. Tous ceux qui ont vu la commission des chemins de fer au travail doivent féliciter le Gouvernement de la nomination de ceux qui la composent, parce que l'on a fait un très bon choix. Les membres de la commission des chemins de fer mettent généralement de côté toutes les formalités et les procédures d'une cour de justice, mais même alors le président de la commission ne peut pas protéger les intérêts d'un pauvre individu parce qu'il n'a pas étudié sa cause. Il n'en connaît quelque chose que lorsque la personne vient demander à la commission le redresement d'un tort qu'on lui cause.

J'ai donné à cette question beaucoup d'attention et je me propose d'en saisir la Chambre sous une autre forme, mais mon honorable ami de Lincoln et Niagara (M. Lancaster) l'a mêlée à ce débat et j'ai cru moi-même que l'on pouvait très bien la relier à l'item qui a été mis en discussion cet après-midi. Même si le soumissionnaire s'assure les services d'un avocat de talent, celui-ci peut difficilement lutter avec les avocats qui font une spécialité des causes de chemins de fer.

Il serait donc dans l'intérêt général du pays et particulièrement dans l'intérêt de ceux qui ont des plaintes a porter devant la commission, que celle-ci eut un avocat attitré, qui défendrait les intérêts du cultivateur, de l'expéditeur et du manufacturier, et qui serait rétribué par le Trésor public comme avocat du public. Non seulement il pourrait défendre les expéditeurs, les manufacturiers et les agriculteurs, mais il pourrait aussi représenter les municipalités. Plusieurs municipalités rurales n'ont pas d'avocats. Les grandes villes ont leur avocats et leurs solliciteurs qui les défendent. La nomination d'un procureur public ne priverait personne du droit d'avoir son propre avocat, si elle le jugeait à propos. Cet avocat pourrait aider de ses conseils le procureur public, mais je crois que ce ne serait pas seulement dans les intérêts du pays, mais aussi dans les intérêts de la commision s'il y avait un avocat d'expérience dans les procédures des tribunaux pour protéger les intérêts du public en général. Je demande donc au ministre d'étudier la question, et je crois que tout le pays, depuis l'Atlantique jusqu'au Pacifique, lui sera reconnaissant s'il consent a nommer un procureur public.

M. MARSHALL: Je ne puis m'accorder avec mon honorable ami (M. Sharpe) qui vient de parler. Je crois que la nomination d'un avocat de ce genre compliquerait trop le rouage de cette commission. L'homme ordinaire mais pratique, celui qui comprend son affaire, est celui qui est le plus en état de se présenter devant la commission. J'ai eu occasion dans mon expérience de manufacturier d'avoir affaire à la commission. Bien que je ne prétende pas tout savoir, cependant, je crois que j'ai plaidé ma cause aussi bien qu'un avocat l'aurait fait, parce que je la connaissais à fond. Cela s'applique aussi aux cultivateurs. A mon avis nul ne peut exposer une cause aussi bien que l'homme pratique. J'ai dû me présenter devant la commission en différents temps. Nous n'avons pas obtenu tout ce que nous demandions, mais nous n'avons eu aucune difficulté a exposer nos prétentions de façon à les faire comprendre par la commission. Je crois que nous avons tout ce qu'il faut dans la composition actuelle de la commission et que l'homme d'un bon sens pratique est en meilleure situation de bien exposer sa cause, que celui qui ne la connaît pas aussi bien.

M. J. A. CURRIE: Comme homme d'affairees, j'approuve entièrement les remarques de mon honorable ami d'Elgin-est (M. Marshall). Je crois qu'au lieu d'avoir plus d'avocats devant la commission, nous devrions ajouter à la loi un article leur défendant de comparaître devant elle.

M. LANCASTER: Cela fermerait la porte aux spécialistes en litiges de chemins de fer.

M. J. A. CURRIE: Oui. L'association des manufacturiers a souvent des demandes à soumettre à la commission des chemins de

fer tout comme aux autres tribunaux du pays. Elle n'a pas pris à son service un avocat à $10,000 par année. Elle a pris un employé du département des Douanes, peut-être un des meilleurs fonctionnaires qu'il y a dans ce département, et qui est au courant de toutes les questions de douanes. La grande difficulté pour la commission des chemins de fer a été d'éviter de devenir un tribunal soumis aux nombreuses règles de la preuve suivies devant les tribunaux judiciaires, règles qui empêchent une personne qui n'est pas avocat de faire sa preuve. La commission devrait être comme un tribunal d'enquête par coroner; il devrait y avoir moins de formalité, et ce serait beaucoup mieux. On croit que le public n'obtient pas protection suffisante lorsqu'il n'est pas représenté par un avocat. D'après ce que j'ai pu voir, c'est celui qui parle le moins, celui qui est le plus ignorant et le moins capable de se défendre, dont le président prend la cause en mains, et généralement cet homme obtient beaucoup plus aisément ce qu'il demande que s'il se faisait représenter par un avocat de $10,000 par année.

M. LANCASTER: Et cela lui coûte bien moins cher.

M. J. A. CURRIE: Oui bien moins cher. Les petits expéditeurs, les commerçants de bois, les marchands et les manufacturiers, n'ont pas les moyens de payer de gros honoraires aux avocats. Ce qu'ils demandent, ce qu'ils veulent avoir, c'est un tribunal ordinaire, devant lequel tout individu puisse se présenter, exposer sa plainte sans craindre qu'une règle de procédure ou un défaut de formalité ne vienne lui fermer la bouche, et l'empêcher d'exposer sa cause. Le ministre des Chemins de fer devrait mettre sérieusement à l'étude cette question d'un avocat attitré de la commission des chemins de fer.

M. LANCASTER: Je crois l'idée de mon honorable ami de Simcoe-nord (M. Currie) bonne, mais il se trompe s'il croit qu'elle va être adoptée. Personnellement, je suis d'avis que la commission des chemins devrait être un tribunal pour les profanes seuls, mais la difficulté est que les compagnies de chemins de fer—et je ne vois pas que nous puissions les empêcher emploient les avocats les plus capables, ceux qui ont le plus d'expérience en matières de chemins de fer, et tous ceux qui se présentent devant la commssion, qu'ils soient avocats ou non, se trouvent en face d'avocats très retors et très habiles, qui mettent à profit toutes les subtilités légales qu'ils peuvent trouver dans les quatre cents articles de la loi des chemins de fer. S'il était possible cat qui connaît bien la loi des chemins de fer un simple tribunal populaire, devant lequel il ne comparaîtrait pas d'avocats, nous aurions un état de chose idéal, mais nous ne l'avons pas aujourd'hui, car personne ne peut exposer sa cause comme elle devrait l'être à moins d'avoir à son service un avocat qui connait bien la loi des chemins de fer. Il ne devrait pas en être ainsi. On peut refuser à quelqu'un le droit d'employer un avocat, mais comme les compagnies de chemins de fer s'assurent des avocats les plus habiles, la partie adverse dans la cause est obligée d'avoir un avocat pour leur répondre:

Contribution des chemins de fer de l'Etat pour aider à la fondation d'une école de séances appliquées en matière de construction de chemins de fer et de transports en général, $2.500.

M. J. A. CURRIE: Est-ce que cela ne fend pas le cœur du ministre que de donner à une institution comme l'université McGill une somme aussi considérable?

L'hon. M. GRAHAM: La compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique, donne $3,000, celle du Grand-Tronc, $3,000, le Canadian-Northern, $2,000 et nous donnons $2,500.

M. J. A. CURRIE: L'université ne fait-elle pas l'essai des huiles et autres articles gratuitement pour l'Etat?

L'hon. M. GRAHAM: Non, nous payons pour cela.

M. SAM. HUGHES: Le programme des études de l'université comprendra-t-il la manière de conduire les trains de chemins de fer, et de manœuvre des locomotives, etc.?

L'hon. M. GRAHAM: C'est un cours d'instruction générale en matière de chemins de fer.

M. SAM. HUGHES: Construction des voies ferrées et circulation des trains.

L'hon. M. GRAHAM: Ce sera un cours théorique général en matière de chemins de fer.

M. LANCASTER: L'université McGill est-elle la seule qui donnera ce cours?

L'hon. M. GRAHAM: Je le crois.

M. DANIEL: Je suppose que les étudiants qui suivront ce cours devront payer comme pour les autres.

Employés du canal et réparations, $1,081,254.

L'hon. M. GRAHAM: J'ai devant moi un état détaillé et très long, mais je crois qu'il suffira de donner les totaux de la dépense pour chaque canal.

Lachine	$143,760
Soulanges	78,975
Beauharnois	.....
Cornwall	125,000
Williamsburg	51,000
Welland	220,000
Sault Sainte-Marie	44,057

Trent	80,000
Rideau	123,700
Carillon et Grenville	36,607
Sainte-Anne	5,985
Chambly	51,300
Saint-Ours	5,845
Murray	9,000
Saint-Pierre	4,700
Dragueurs, Lachine	8,000
Dragueurs, Rideau	10,500
Dépenses diverses	11,000
Dépenses générales	15,000
Canaux de Québec, salaires	20,625
Canal de la Trent, salaires, subvention	4,700

Nous mettons $31,000 pour le service des canaux le dimanche.

L'année dernière, lorsqu'on fit les réfections nécessitées par l'accident survenu au canal de Cornwall, les canaux furent ouverts le dimanche, et il nous fallut accorder une rémunération supplémentaire à notre personnel pour ce service.

M. HUGHES: Est-il permis d'écluser un bateau le dimanche, si le propriétaire du bateau fournit lui-même le personnel pour l'éclusement?

L'hon. M. GRAHAM: Non.

M. HUGHES: Pourquoi pas?

L'hon. M. GRAHAM: On ne peut franchir les canaux, le dimanche, sans avoir, au préalable, obtenu la permission du ministère; en cas d'urgence, il a été quelquefois nécessaire d'accorder cette autorisation.

M. HUGHES: Les bateaux de l'Etat peuvent-ils franchir les canaux, le dimanche?

L'hon. M. GRAHAM: Non, cela est condamnable, à moins d'avoir, au préalable, obtenu l'autorisation.

M. HUGHES: Cela se pratique, cependant.

L'hon. M. GRAHAM: Une fois sur mille.

M. J. A. CURRIE: Sans vouloir afficher le moindre mépris pour les choses du culte, je dois dire, qu'à mon avis, c'est une chose fort grave d'interrompre le trafic des canaux, le dimanche. Les canaux américains, nos concurrents, sont ouverts le dimanche, et dans quelques années d'ici, nos voisins seront dotés d'un réseau de canaux supérieur au nôtre. Le système actuel supprime un septième de notre trafic et c'est là une situation fort grave. Si l'on tient compte de la rapidité avec laquelle s'effectue l'éclusement d'un bateau, le dimanche, et les conditions concomitantes de cette opération, on ne saurait affirmer, à mon avis, qu'il y ait là, violation des prescriptions bibliques. Le rôle de l'éclusier se borne à toucher un bouton et le mécanisme fait le reste. Loin de moi la pensée d'afficher le moindre sentiment de scepticisme, mais on fait tout simplement preuve d'hypocrisie en permettant l'exploitation des tramways, le dimanche, tout en fermant les canaux.

M. HARTY : Et en autorisant la circulation des chemins de fer.

M. J. A. CURRIE: Cette opération n'ajoute qu'un septième à l'outillage de ceux qui se livrent à l'industrie des transports. On ne saurait prétendre que les portes des canaux soient actionnées au moyen d'un travail servile, puisque le rôle de l'éclusier se borne à toucher un bouton, ce qu'il peut faire en demeurant assis dans sa chaise et en lisant la bible.

L'hon. M. GRAHAM: Il y a lieu à divergence d'opinion sur cette question; au demeurant, il s'agit d'une prescription législative et non pas d'un règlement administratif. A l'automne, lorsque la période de navigation est à la veille d'expirer et qu'il faut expédier à destination les produits du pays, nous nous montrons moins sévères et nous autorisons plus facilement l'ouverture des canaux, le dimanche.

M. HUGHES: Comment le ministère des chemins de fer exerce-t-il son contrôle?

L'hon. M. GRAHAM: On nous demande l'autorisation voulue et nous l'accordons.

M. HUGHES: S'il en est ainsi, pourquoi n'accordez-vous pas cette autorisation, pendant tout le cours de l'année?

L'hon. M. GRAHAM: La loi interdit de façon générale, l'exploitation du trafic sur les canaux, le dimanche, mais en cas d'urgence, comme lorsque cet effondrement s'est produit au canal de Cornwall l'année dernière, nous avons autorisé l'exploitation des canaux, le dimanche, afin de faciliter les transports.

M. LANCASTER: Et vous autorisez cette pratique pendant trois semaines, au cours de l'automne?

L'hon. M. GRAHAM: Lorsque cet accident est survenu au canal de Cornwall, l'année dernière, il s'est produit un fort engorgement de trafic et dès que l'on eut terminé les réfections, nous avons autorisé l'ouverture des canaux afin de faciliter l'écoulement de ce trafic.

M. LANCASTER: Vous autorisez l'ouverture du canal Welland, le dimanche, d'octobre jusqu'à la fin de la période de navigation; or, si vous avez la faculté d'autoriser la chose à cette époque, pourquoi ne le feriez-vous pas, d'avril à octobre? Si cette pratique est légitime en octobre, pourquoi serait-elle illégitime, d'avril à octobre?

M. J. A. CURRIE: La réglementation en vigueur au sujet de la fermeture des canaux, le dimanche, a pour conséquence d'empêcher les matelots de mettre pied à terre un seul instant, le dimanche. On fait le chargement, et le samedi soir, quelques minutes avant minuit, on appareille pour faire voile et les équipages sont forcés de travailler toute la journée du di-

manche, sur les lacs. Si cette loi n'était pas inscrite dans notre code, les armateurs permettraient à leur équipage de débarquer le dimanche et les hommes pourraient ainsi fréquenter l'église. A mon avis, c'est à tort qu'on donne pareille interprétation à la loi, par suite de l'agitation créée par certaines gens qui ne sont pas éclairés sur la situation. Il n'y a pas un matelot sur mille qui puisse quitter son bâtiment, le dimanche. La loi sur le repos dominical décrète que nul bâtiment ne fera voile, le dimanche.

M. SAM. HUGHES : Le ministre se propose-t-il d'apporter quelque modification à la loi sur l'observance du dimanche?

M. LANCASTER : En sorte qu'il ne soit pas obligé de violer cette loi, chaque automne.

M. MILLER : Le ministre n'est pas obligé d'enfreindre la loi, chaque automne, parce que la loi sur le repos dominical contient une disposition relative à ce trafic d'automne.

M. LANCASTER : L'adjoint du ministre des Chemins de fer pourrait-il me dire si cette loi n'autorise pas le ministre à accorder cette dérogation, à une époque quelconque de l'année?

M. MILLER : Je réponds à l'aspirant ministre des Chemins de fer et des Canaux que cette disposition législative s'applique, chaque automne.

M. LANCASTER : La disposition de la loi restreint-elle cette autorisation à cette période de l'automne?

M. MILLER: La loi contient une disposition spéciale pour l'automne, alors que les grains s'acheminent vers le littoral.

Construction du canal de la Trent, $1,000,000.

M. S. SHARPE: La correspondance se rattachant à cette question vient précisément d'être déposée sur le bureau et nous ne sommes pas en mesure d'aborder la discussion de la question.

M. J. A. CURRIE: La correspondance déposée hier est tellement volumineuse qu'il faudrait un homme passablement fort pour la transporter, sans compter le temps que demande la lecture de ces pièces, et il conviendrait de réserver cet article.

L'hon. M. GRAHAM: Je veux bien me montrer conciliant, vu que les honorables députés font preuve de tant de bonne volonté dans la discussion de mes évaluations budgétaires. Voilà la troisième fois que cet article revient sur le tapis et je serais bien aise de savoir à quel moment ces messieurs seront prêts à entamer cette discussion; s'ils sont en mesure de la discuter, la prochaine fois que nous aborderons l'étude du budget des dépenses, je demanderais que l'étude de cet article soit de nouveau réservé.

M. J. A. CURRIE: Sans vouloir imposer ma volonté au ministre, je serais bien aise que la discussion fut remise à jeudi.

L'hon. M. GRAHAM : Je tiens à rappeler au député que les articles de mon budget adoptés jusqu'ici ne forment qu'une minime partie des évaluations budgétaires affectées à mon ministère; je tiens toutefois à répondre aux vœux des honorables députés et je consens à ce que l'étude de cet article soit réservée.

M. HUGHES : En attendant, puisque le ministre s'occupe de la construction de ces ramifications, je le prierais de mettre à l'étude le prolongement du canal, du lac au Baume jusqu'aux lacs du comté d'Haliburton, et cela par la construction de deux ou trois barrages. Cette question est de la plus haute importance. Moyennant un cinquième de la dépense de deniers publics que le ministre prodigue en pure perte pour la construction de ce fossé de Newmarket, il développerait 50 milles de territoire contenant vingt fois la population que doit desservir ce fossé de Newmarket.

M. LENNOX: Je tiens à rappeler au ministre que les populations habitant au voisinage de Barrie et de Collingwood se proposent de se rendre auprès du ministre avant qu'il se prononce sur la question de savoir s'il établira le raccordement de la baie Georgienne par voie de la rivière Severn ou bien par un canal s'étendant directement de la tête de la baie Kempenfeldt jusqu'à la baie Georgienne. Il s'agit de savoir si ce canal suivra le tracé primitif ou le dernier tracé. J'ai échangé quelque correspondance avec le ministère, à cet égard.

L'hon. M. GRAHAM : Je n'ai pas oublié l'entente intervenue avec l'honorable député. Avant de prendre une décision et du moment que les plans seront dressés de façon à nous permettre de discuter parfaitement la situation, nous lui en donnerons avis, afin qu'il puisse amener sa députation ici.

M. J. A. CURRIE : Au début de la discussion, j'ai demandé au ministre si on avait dressé un rapport sur les études de la route de Nottawasaga et de Barrie. Il a déclaré qu'on avait fait des études, mais qu'on n'avait pas encore rédigé les notes ni dressé de rapports circonstanciés. Il y a à peu près deux mois que je lui ai posé cette question et s'il existe quelques données utilisables, je désirerais être en lieu d'examiner ces documents, avant que cette délégation se présente.

L'hon. M. GRAHAM : Les données et les rapports que nous avons sous les yeux seraient inintelligibles, sans le plan qui nous permettrait de suivre ces explications. Il s'écoulera bien quelques semaines avant qu'on ait terminé la confection du plan et quand ce travail sera complété, nous en donnerons avis à l'honorable député.

M. J. A. CURRIE : Serait-il possible de voir le journal quotidien et les carnets de l'ingénieur ?

L'hon. M. GRAHAM : L'honorable député peut, à son gré, venir examiner le rapport.

Bâtiments fédéraux.—Loyers, etc., $200,000.

L'hon. M. PUGSLEY : J'ai promis de donner quelques détails au sujet du loyer de l'édifice canadien. On a affirmé que de l'édifice Canadien On a affirmé que sur le rôle des contributions, ce bâtiment a été évalué à un certain chiffre et que le montant du loyer représente un rendement fort considérable sur la valeur du bâtiment.

M. LENNOX : Avec la permission du ministre je lui rappellerai que le député de Peel (M. Blain) qui a soulevé cette question, l'autre soir, est absent de la Chambre en ce moment. Je ne voudrais pas demander au ministre de réserver cet article, mais je le sais, mon collègue lui sera gré de le faire.

L'hon. M. PUGSLEY: En pareille circonstance, je consens volontiers à ce que l'article soit réservé.

(L'article est réservé.)

Bâtiments civils, C.-A.—Renouvellements, travaux d'amélioration, réfections, etc., $8,000.

L'hon. M. PUGSLEY: C'est le crédit inscrit d'ordinaire au budget.

M. BURRELL: Relativement au crédit affecté aux bâtiments civils en Colombie-Anglaise je tiens à emprunter une citation du hansard page 1407 où le ministre donne la liste des travaux pour lesquels il a invité des soumissions, travaux qu'il ne se propose pas de mettre en marche cette année. Il y avait onze de ces bâtiments pour tout le Canada. Il s'agit de quais, sauf un bâtiment civil, celui de Vernon (C.-A.). A la page 1347 du hansard, figurent les paroles que voici prononcées par le ministre:

Je décidai de proposer à mes collègues, tout d'abord, de rayer de la liste les travaux publics pour lesquels nous n'avions pas demandé de soumissions, abstraction faite de l'urgence de ces travaux. Cette règle a été appliquée, sauf peut-être une ou deux dérogations. Il ne restait donc plus à tenir compte que des travaux pour lesquels nous avions demandé des soumissions. Parcourant de nouveau la liste, nous avons, en outre, supprimé certaines dépenses et nous nous somme demandé s'il ne serait pas possible d'éliminer quelques-uns de ces travaux. Nous étudiâmes ensuite la question de savoir si ces travaux étaient de si grande urgence, au point de vue de l'intérêt public, qu'il nous fût impossible d'en remettre l'exécution à une époque ultérieure.

Ainsi, au cours de ce procédé d'élagage, l'édifice civil de Vernon (C.-A.) est le seul dans toute l'étendue du pays qui ait été mis en pareille situation; et puisque le ministre nous a déclaré, qu'il avait l'impérieux devoir—c'est là je crois, l'expression dont il s'est servi—d'exécuter plus tard ces entreprises, il voudra bien, sans doute, me donner aujourd'hui l'assurance qu'il mettra ces travaux en marche, l'année prochaine.

L'hon. M. PUGSLEY: Lorsque nous avons inscrit au budget ce crédit affecté au bâtiment civil de Vernon, nous l'avons fait en toute sincérité, parce que de concert avec mes collègues, j'étais convaincu qu'il faudrait, à brève échéance, construire ce bâtiment dans l'intérêt du public. Seulement, nous avons pensé qu'il conviendrait de remettre à un autre exercice l'exécution de ces travaux, ainsi qu'un certain nombre d'autres ouvrages.

Dans la liste que j'ai donnée figurent huit ou dix travaux dans les différentes parties du pays, dont nous avons décidé d'ajourner la construction, bien que nous ayons demandé des soumissions pour ces travaux. J'ajoute que nous avons déjà acheté l'emplacement destiné à l'édifice de Vernon, et dès qu'il nous sera possible de mettre en marche les autres travaux auxquels ont été affectés certains crédits, la session dernière, nous commencerons la contruction de l'édifice de Vernon.

M. BURRELL: Je désire formuler quelques observations sur certaines questions se rattachant à ces crédits affectés aux bâtiments civils. Dans les différents débats qui se sont déroulés ici, le minitre a formulé certains principes dont il s'est inspiré dans la construction des bâtiments au pays. A la page 1333 du hansard, il dit:

Nous n'avons pas établi de règle touchant le chiffre précis de la population qui doit exister dans une localité, afin d'autoriser l'érection d'un bâtiment civil. La population n'est pas toujours le motif déterminant. Il faut quelquefois tenir compte du mouvement commercial d'une localité, il faut faire entrer en ligne de compte le chiffre des recettes douanières, celui des recettes postales et la possibilité de trouver des bâtiments convenables à louer.

A la page 1347, en réponse à une question qui lui avait été posée touchant le principe dont il s'inspire en pareille matière, le ministre dit: "Les besoins publics." Tout le monde en conviendra, ce sont là les deux principes dont doit s'inspirer tout gouvernemnt dans la construction des bâtiments civils.

Comme base de comparaison, je tiens à citer quelques exemples pris dans l'est du pays et deux ou trois autres, dans l'ouest. Je vise un objectif bien défini en citant ces chiffres, et je me place au point de vue du principe énoncé par le ministre lui-même. Dans la province de Québec, à Knowlton, il existe une population d'environ 800 âmes; les recettes postales y atteignent le chiffre de $2,156.83; les mandats-poste délivrés se

chiffrent par $5,857.93; les mandats-poste payés s'élèvent à $6,427.27; les bons de poste payés, à $1,026.81. Comme Knowlton n'est pas un port de douane, il n'existe pas de données qui permettent d'en apprécier le mouvement commercial. Et cependant, on a doté cette localité d'un bureau de poste qui, au dire du ministre, coûte $26,-806.

Un autre exemple bien topique est celui de Shelburne (N.-E.). Voici les chiffres relatifs à cette localité: Shelburne compte une population de 1,500 âmes; ses recettes postales sont de $1,969.78; les mandats-poste émis, à $29,439.81; les mandats-poste acquittés, à $19,768.63; les bons de poste, à $671.21. Shelburne est un poste de douane avec trois postes de douane secondaires.

La totalité des droits perçus est de $1,-471.67, soit à Shelburne même, $1,245.61. Les exportations pour l'exercice terminé, le 31 mai 1908, se sont élevés à $33,177. Shelburne est doté d'un bureau de poste qui, d'après l'évaluation du ministre, a coûté $35,158.77., l'emplacement compris.

Ces deux exemples sont empruntés de la partie orientale du Canada. Voici maintenant deux exemples choisis dans mon propre comté. En premier lieu, vient la ville de Vernon et voici les chiffres:

Vernon, C.-A.

Population	3,500
Recettes postales	$ 8,222 96
Madats-poste émis	67,543 41
Mandats-poste payés	32,941 50
Bons de poste	5,813 46

Vernon est un poste de douane secondaire se rattachant au poste de Revelstoke et la totalité des recettes douanières perçues à Vernon est de $35,879.23. Non seulement, notre ville n'est pas dotée d'un bureau de poste, mais les installations postales sont tout à fait insuffisantes pour les besoins de cette population grandissante. Mon deuxième exemple est Grand-Forks, la ville où je demeure. Voici les chiffres se rattachant à Grand-Forks:

Population	2,500
Recettes postales	$ 4,695 32
Mandats-poste émis	89,802 84
Mandats-poste payés	21,802 54
Bons de poste payés	1,495 39

Grand-Forks est un port de douane auquel se rattachent huit bureaux de douane secondaires. La totalité des droits perçus est de $51,794.61; la totalité des droits perçus à Grand-Forks city est de $25,712.42. La totalité des exportations de cette localité s'élève à $2,981,688, chiffre supérieur à celui de tout port de Nouvelle-Ecosse, sauf Halifax, et supérieur aussi aux exportations de tout port du Nouveau-Brunswick, sauf Saint-Jean. Et cependant, notre ville n'est pas encore dotée d'un bureau de poste, bien que, comme le ministre le sait probablement déjà, nous possédions un emplacement qui a été acheté six jours avant mon élection. Citons en outre, quelques chiffres touchant la ville de Greenwood qui se trouve dans mon comté et où demeure mon concurrent à la dernière élection:

Greenwood, C.-A.

Population	2,000
Recettes postales	$ 4,254 48
Droits de douanes perçus à Greenwood	25,162 31
Droits de douane perçus à Greenwood et postes secondaires	45,454 69

On a examiné plusieurs emplacements en vue de la construction d'un édifice public, sans en acquérir aucun.

Je désire comparer brièvement ces différents cas, car tout le pays, politique à part, s'intéresse à cette question. Nous n'ignorons pas que le ministère des Travaux publics est le département de l'administration qui a le plus gros budget, et je suis d'avis qu'il devrait y avoir une base de comparaison servant à établir la manière d'employer les fonds publics. Qu'on me permette de citer des chiffres afin d'établir un parallèle entre Shelburne et Grand-Forks:

	Shelburne.	Forkqs
Population	1,500 a	2,500
Recettes postales	$ 1,969 b	$ 4,695
Service des mandats-poste	48,879 b	113,100
Droits de douane encaissés	1,471 c	51,794
Exportations	33,177 d	2,891,688

a) Près du double. b) Plus que le double. c) 35 fois autant. d) 90 fois autant.

Néanmoins, nous constatons que Shelburne possède un hôtel des postes qui a coûté $35,000, tandis qu'à Grand-Forks le bureau de poste occupe un bâtiment loué.

Je me tourne maintenant vers Vernon. Si j'ai parlé, c'est parce que c'est l'un des endroits au sujet desquels on a demandé, jusqu'au 20 d'octobre, des soumissions qui ne seraient décachetées que le 20 de novembre, c'est-à-dire huit jours après mon élection. Si la gêne financière, ou la diminution du revenu, a joué un rôle dans cette affaire, on a dû savoir à quoi s'en tenir avant cette date-là. Comparons le cas de Vernon à celui de Knowlton:

	Knowlton.	Vernon.
Population	800	3,500
Total des recettes postales	$ 2,156 a	$ 8,222
Montant des mandats-poste émis ou payés	13,312 b	106,298
Recettes douanières	c	35,879
Edifice public	26,866	d

a) Le quadruple. b) 8 fois autant. c) N'est pas un poste de douane. d) Invisible à l'œil nu.

Faisons maintenant quelques commentaires sur ces chiffres qui m'ont servi d'exemples. J'espère que je pourrai faire ressortir ce contraste en présence du ministre des Travaux publics, car c'est à moi d'expliquer à mon collège électoral les inégalités considérables qui existent dans la répartition des deniers publics au Canada. Malgré le concours de l'honorable ministre et les

explications qu'il a données, il ne m'a guère aidé à trouver ce que je devrai lui dire. La population de l'Ouest voudra connaître le principe qui sert de guide en ces matières. Le ministre déclare qu'il a rigoureusement fait la distinction entre les édifices pour lesquels des soumissions avaient été demandées et ceux qui n'avaient pas été l'objet d'avis d'adjudication. Cependant, dans le cas de Vernon, il s'est départi de cette règle. A mon humble avis—je suppose qu'à titre de nouveau représentant je dois peser mes paroles—il règne une grande confusion dans cette partie de l'administration.

Je dois avouer que j'éprouve de la sympathie pour le ministre des Travaux publics. Il me semble que le directeur général des Postes devrait assumer la responsabilité, lorsqu'il s'agit de l'érection d'un bureau de poste et ne pas laisser tourmenter, importuner et interroger le ministre des Travaux publics qui n'est pas toujours en état de fournir les renseignements qu'on lui demande.

Je pourrais en dire autant du ministre de la Milice. Il y a quelques instants, il s'est agi de la construction d'un édifice public, entreprise qui a été confiée au ministre de la Milice, dans le cours ordinaire des choses. Or, l'honorable ministre n'a pas pu répondre à plusieurs des questions, parce que cette affaire concernait le ministère de la Milice. Il me semble que, tout en ajustant les comptes entre les différents départements, le chef responsable du département pour lequel l'édifice doit être construit devrait réfuter les objections et répondre aux critiques que le projet soulève.

Répondant aux plaintes concernant la dépense de fortes sommes d'argent dans de petites circonscriptions, le ministre à dit que, parfois, le représentant de la circonscription venait demander énergiquement l'exécution d'une entreprise publique et gagnait ainsi un point.

L'hon. M. PUGSLEY: Je demande pardon à l'honorable député. Je crois qu'il fait erreur. Lorsque j'ai tenu ce propos, il s'agissait des plans qui étaient dressés avant d'autres. J'ai déclaré que, parfois, le ministre insistait pour les faire préparer plus rapidement.

M. BURRELL: Je suis bien aise d'accepter la parole du ministre. D'ailleurs, nous savons que cela à lieu très souvent dans l'état actuel de notre organisation politique. Nous savons que les instances d'un député ont pour résultat direct d'obtenir l'exécution d'une entreprise publique dans sa circonscription qui, sans cela, en aurait été privée.

Je soutiens que c'est là un principe essentiellement pernicieux. Toutes choses étant égales ou à peu près, par ailleurs, il est compréhensible que, dans l'état actuel de notre organisation politique, un gouvernement soit naturellement porté à favoriser ses partisans. Il en serait de même, j'imagine, sous tous les régimes. Mais la dépense peu judicieuse—il n'y a pas d'autre qualificatif à employer—des fonds publics pour la construction d'édifices dans de petites villes équivaut à un gaspillage; elle est certainement contraire à l'intérêt public et constitue une prodigalité déplorable qui est funeste pour la bonne administration d'un pays.

Je crois me rendre compte aussi bien que n'importe qui de la position où se trouve l'honorable ministre, c'est-à-dire que je comprends que nos ressources financières sont restreintes à l'heure qu'il est. Je sais qu'au cours du débat qui a eu lieu il y a une semaine ou deux, une foule de coups ont été donnés et reçus; que, parfois, le ministre est sorti vainqueur de la mêlée et que, parfois, il a eu le dessous.

Ce que la population canadienne désire, c'est qu'on s'occupe de ses besoins légitimes, soit qu'il s'agisse des Postes ou de tout autre ministère. Elle veut qu'on fasse droit aux raisonnables exigences du pays. Elle demande des bureaux de poste là où ils sont nécessaires et, surtout, un meilleur service postal dans les coins reculés du territoire où les habitants, s'ils sont dispersés, n'en contribuent pas moins à l'accroissement de la prospérité nationale.

Dans ma propre circonscription, il est des endroits où les habitants ne reçoivent leur courrier que quatre fois par année et ils supplient le Gouvernement de leur procurer au moins un service mensuel.

Lorsqu'on peut parler ainsi et en présence d'un tel état de choses, je suis d'avis qu'il faut satisfaire les besoins réels de la population avant de se livrer à de formidables dépenses dans des endroits moins dépourvus des choses nécessaires. Tournons les yeux vers la ville où j'habite. Je ne réclame pas un bureau de poste à grands cris, car je reconnais qu'il faut tenir compte des circonstances lorsque le pays passe par une crise financière, ce que toute la population admet, il me semble. Les citoyens peuvent différer d'opinions quant aux causes de cette crise, mais ils en admettent l'existence et ne sont pas tentés d'engager le ministère à faire des dépenses inutiles. Tous devraient partager ce sentiment. Mais nous éprouvons tous—c'est l'opinion générale dans ma circonscription—un vif ressentiment, lorsque nous constatons qu'on dépense sans la moindre nécessité ces grosses sommes d'argent dans de petites localités, et que nous avons l'humiliation de voir qu'on ne fait aucun cas de nos besoins les plus urgents.

Je désire offrir un exemple. Comment puis-je expliquer à mes commettants que le ministère ferme les yeux sur leurs besoins légitimes, lorsqu'il me faut leur avouer qu'il

a construit à Kingston, au prix de $7,000 chacune, plusieurs maisons pour y loger les instructeurs militaires et les canonniers tandis que les domestiques reçoivent environ $460 par année; ou lorsque je constate qu'on dépense $1,000,000 pour un canal où, s'il faut en croire certains de mes collègues, il n'y a pas assez d'eau pour qu'on s'en serve.

Dernièrement, le représentant de Lincoln a soumis un projet de résolution tendant à l'abolition du Sénat, et, dans un discours, il a déclaré que le Sénat coûtait au pays $318,000, par année. Soit qu'il y ait lieu de l'abolir ou de le maintenir, comment pouvons-nous faire taire les justes réclamations du public, lorsque nous devons admettre qu'on dépense jusqu'à $6,000 pour procurer des parquets caoutchoutés aux sénateurs qui sont vêtus de pourpre et de linge fin, tandis que le ministère n'a pas, pour des endroits qui lui rapportent un revenu considérable, les égards qu'il mérite? Je me permettrai de laisser entendre au ministre que, si cet état de choses se propage et dure longtemps, le public sera porté à partager le cynisme de Max Nordan, qui, traitant de l'insuccès de la démocratie, particulièrement dans l'acception la plus étendue du mot, disait:

Le cabinet régit non seulement le pays, mais aussi le parlement. Au lieu de suivre la règle qui lui est imposée, il dicte la politique du parlement et de la nation. Les ministres se servent à leur guise de tous les pouvoirs et de de toutes les ressources de la nation, confèrent dse faveurs et font des présents, entretiennent dans le luxe aux dépens de la communauté d'innombrables complaisants et n'entendent jamais un mot de reproche, pourvu qu'ils n'oublient pas d'envoyer de temps à autre à la majorité des membres du parlement des miettes tombées de la table royale que l'Etat leur a préparée.

Monsieur le président, ce serait une horreur, s'il fallait dire dans notre pays que ce langage est vrai en tous points. Il faut admettre qu'il est vrai en partie, an sein même de notre pays dont nous sommes tous si fiers. Je déclare au ministre des Travaux publics et à tous ses collègues ici présents qu'ils seront généreusement récompensés des efforts qu'ils déploient pour mettre fin à cet état de choses et pour satisfaire les besoins légitimes du pays, soit qu'il s'agisse d'un bureau de poste ou d'autre chose, avant de dépenser inutilement ces sommes d'argent considérables.

M. BARNARD: Je voudrais obtenir quelques renseignements concernant ce crédit.

L'hon. M. PUGSLEY: Il est bien connu que beaucoup de gens se rendent à Prince-Rupert, et que, l'été prochain, un grand nombre, probablement des milliers de personnes afflueront dans cette ville. Nous avons pensé qu'il serait opportun et même indispensable, pour des raisons d'hygiène, d'y établir un poste de quarantaine. Mon collègue, le ministre de l'Agriculture, a fait de vives instances auprès de moi pour faire inscrire dans le budget un crédit destiné à cette fin.

M. HUGHES: Publiera-t-on des avis d'adjudication?

L'hon. M. PUGSLEY: Oui, le plus tôt possible et nous espérons construire un bâtiment convenable pour le traitement des malades qui se rendront là-bas pendant la prochaine saison.

M. HUGHES: Les Canadiens auront-ils la chance de travailler à la construction

L hon. M. PUGSLEY: Oui.

M. BARNARD: Le Gouvernement a-t-il inscrit au budget quelque crédit se rattachant à d'autres travaux intéressant la ville de Prince-Rupert?

L'hon. M. PUGSLEY: Non.

M. BARNARD: Il n'y a ni bureau de poste ni bâtiment civil?

L'hon. M. PUGSLEY: Non.

M. BARNARD: Le ministre ne pense-t-il pas qu'il se présentera peut-être quelque besoin de plus grande urgence que celui de cette station de quarantaine?

L'hon. M. PUGSLEY: Une station de quarantaine est essentielle au point de vue de l'hygiène publique.

Bâtiment civil de Vancouver, $60,000.

L'hon. M. PUGSLEY: Ce crédit est destiné au parachèvement du bâtiment civil de Vancouver.

M. HUGHES: De quel bâtiment s'agit-il?

L'hon. M. PUGSLEY: Il s'agit du nouveau bureau de poste, un superbe bâtiment.

M. HUGHES: De qui a-t-on acheté l'emplacement?

L'hon. M. PUGSLEY: Nous l'avons acheté de M. Robertson.

M. HUGHES: Et la propriété voisine?

L'hon. M. PUGSLEY: Nous l'avons achetée pour y établir un entrepôt de vérification.

M. HUGHES: De qui a-t-on acheté cet emplacement et à quel prix?

L'hon. M. PUGSLEY: Nous l'avons aussi acheté de M. Robertson, au prix de $80,000.

M. HUGHES: En avez-vous la certitude?

L'hon. M. PUGSLEY: Oui.

Bâtiment des immigrants à Victoria, $43,000.

L'hon. M. PUGSLEY: Ce crédit est destiné au parachèvement du bâtiment.

M. BARNARD: Le ministre pourrait-il préciser le chiffre des immigrants enregistrés au port de Victoria, l'année dernière?

L'hon. M. PUGSLEY: Non, je n'ai pas ces chiffres. Cela intéresse le ministère de l'Intérieur.

M. BARNARD: Le ministre pourrait-il nous dire à quel objectif est destiné ce bâtiment?

L'hon. M. PUGSLEY: C'est un bâtiment affecté au service de l'immigration, à l'instar des autres bâtiments de ce genre. Il est à deux étages, à l'épreuve du feu, construit en brique, avec fondations en pierre: l'objectif visé est de créer des installations pour le bureau des médecins inspecteurs, pour un hôpital et autres services se rattachant à l'immigration. Il arrive beaucoup d'immigrants à Victoria; ces immigrants viennent soit de l'Orient, soit des villes situées sur le littoral des Etats-Unis et il faut exercer une certaine surveillance.

M. BARR: Je croyais qu'on avait exclus les Orientaux?

L'hon. M. PUGSLEY: Il en vient toujours quelques-uns, et à l'avenir, il en viendra encore, mais nous recevons beaucoup d'immigrants des villes du littoral. L'information que nous avons reçue, avant d'entreprendre la construction de ce bâtiment, c'est qu'à Victoria le besoin d'un bâtiment destiné à l'immigration se fait vivement sentir.

M. BARNARD: Qui a demandé la construction de ce bâtiment?

L'hon. M. PUGSLEY : Le département de l'immigration.

M. BARNARD: Le ministre pourrait-il me dire à quel besoin urgent répond ce bâtiment, en présence du fait que l'immigration orientale, aux yeux du Gouvernement, est exclus du pays?

L'hon. M. PUGSLEY : Je le répète, il nous vient un bon nombre d'immigrants, outre cette immigration orientale qui se trouve réduite, aujourd'hui, à d'infimes proportions, mais qui atteignait un chiffre beaucoup plus élevé, quand nous avons commencé la construction de ce bâtiment. Il nous vient un fort courant d'immigration des ports des Etats-Unis.

M. BARNARD : Le ministre pourrait-il préciser le nombre de ces derniers immigrants venus au pays, au cours du dernier exercice?

L'hon. M. PUGSLEY : Je regrette de ne pouvoir donner ce renseignement. Il ne s'agit pas ici de travaux neufs; c'est une entreprise au sujet de laquelle le Parlement a voté un crédit l'année dernière.

M. BARNARD: Le ministre pourrait-il nous faire connaître le nombre d'immigrants que peut contenir cet édifice?

L'hon. M. PUGSLEY : Je dois me contenter de faire connaître à l'honorable député les dimensions de ce bâtiment. Il a une façade de 98 pieds, rue Ontario, sur une profondeur de 35 pieds, puis le long de la rue Dallas, il a une étendue de 91 pieds, sur une profondeur de 35 pieds. C'est un bâtiment à deux étages avec sous-sol; il y a une salle d'attente, une grande salle à dîner, une salle de détention, deux chambres pour les gardes, deux chambres pour les fonctionnaires médecins, deux chambres pour les douaniers des Etats-Unis, deux chambres pour les commis et quelques autres chambres, comme cabinet de toilette, lavabo, etc., un cabinet de chirurgien, et six salles d'hôpital, dans le bâtiment.

M. HUGHES: Qui a tracé ces plans?

L'hon. M. PUGSLEY : Ils ont été dressés au département.

M. HUGHES : Avec autant d'habileté que les plans dressés pour l'aile ajoutée à l'édifice que nous occupons?

L'hon. M. PUGSLEY : Je le suppose.

M. HUGHES : Ils ne sauraient être plus détestable que ces derniers.

M. BARNARD: Je dois avouer jusqu'à un certain point mon ignorance relativement au nombre d'immigrants qu'une construction de ce genre est destinée à renfermer, et si c'est possible, je serais heureux de savoir d'où mon honorable ami attend les immigrants qui vont être abrités dans cette construction, à l'exception des immigrants d'Asie, et en vue de loger combien d'immigrants fait-il construire cet édifice?

L'hon. M. PUGSLEY: Mon honorable ami doit comprendre qu'il m'est impossible de dire combien d'immigrants débarquent à Vancouver. Une semaine il peut y en avoir 500 et une autre semaine seulement 50.

M. BARNARD: Ce n'est pas une réponse à la question que j'ai posée. Je suppose qu'au moment où le département des Travaux publics a autorisé la dépense pour cette construction, il avait en vue une certaine capacité, ou un édifice qui pourrait, durant l'année, fournir de la place à un certain nombre d'immigrants et c'est ce que je voudrais savoir de d'honorable ministre.

M. HERRON: Il y a un an, j'ai entendu mon honorable ami le ministre de l'Intérieur déclarer qu'il n'y avait pas d'immigrants débarquant de ce côté, à l'exception des asiatiques.

L'hon. M. PUGSLEY: Mes renseignements m'apprennent qu'en plus des immigrants venant des contrées asiatiques, il y en a un nombre considérable qui viennent des ports des Etats-Unis. Il y a un service journalier de steamers venant de Seattle, Tacoma et d'autres ports du détroit des Etats-Unis. Quant aux facilités de logement, en ce qui concerne l'hôpital il y a de la place pour 134 lits dans les différentes salles.

M. BARNARD: Ce qui veut dire que vous pourriez y recevoir 134 personnes par jour?

L'hon. M. PUGSLEY: 134 personnes, si elles étaient malades.

M. BARNARD: Et en plus, je suppose, un grand nombre d'autres?

L'hon. M. PUGSLEY: C'est probable.

M. BARNARD: Cette question a tenu une place considérable dans la discussion qui ont précédé les élections d'octobre dernier. Quand le ministre des Travaux publics déclare à la Chambre que cet édifice a été réclamé par le département de l'immigration et quand, l'an dernier, la demande en vue d'obtenir cet difice a été combattue par le député qui représentait alors Victoria (M. Templeman), je puis dire à la Chambre que cet honorable ministre a publié une magnifique brochure électorale qui contient un grand nombre de superbes gravures des différents travaux qu'il a pu obtenir pour le district électoral et parmi ces illustrations s'en trouve une représentant l'édifice de l'immigration qui était désigné durant la campagne életcorale, sous le nom d'Hôtel Japonais. Il est vrai que dans la brochure, l'honorable ministre (M. Templeman) n'a pas dit qu'il avait demandé cette construction, mais la conclusion à en tirer est qu'il la considérait comme un de ses succès en faveur de ce district et on nous dit alors qu'elle contenait tout le confort moderne et des logements séparés pour les Chinois, les Japonais et les Hindous.

Il est à savoir si ce renseignement imprimé a rendu service à l'honorable ministre durant la campagne. Mais, comme il a fait cette déclaration et comme je trouve, dans le rapport du ministre de l'Intérieur, que sur un total de 6,024 immigrants débarqués dans la Colombie-Anglaise, à Victoria,, en 1908, il n'y en avait que 190 qui n'étaient pas Chinois, Japonais ou Hindous, cela indique évidemment que lorsque le Gouvernement a autorisé les dépenses nécessaires à cette construction, il savait qu'elle était destinée à loger les immigrants asiatiques.

Le ministre nous dit qu'il a des lits pour 134 personnes à l'hôpital et qu'il peut de plus en loger encore un grand nombre. Or, en admettant que l'immigration autre que celle d'Asie est peu importante, comment, au nom du bon sens, le Gouvernement a-t-il pu autoriser la construction d'une aussi vaste édifice? Je puis dire que le public de Victoria, que je représente, ne veut pas et n'a jamais voulu de cet édifice pour l'immigration et il n'est certainement pas nécessaire, à moins que le Gouvernement soit décidé à prendre soin des immigrants orientaux, auxquels sont absolument et complètement opposés, je n'ai pas besoin de le dire, les habitants de la Colombie-Anglaise. Comme mon honorable ami de Yale-Cariboo (M. Powell), je me rends compte des responsabilités qui incombent au Gouvernement; je comprends que les finances du pays sont en baisse et que nous qui critiquons le Gouvernement pour ses extravagances, nous n'avons pas le droit de réclamer une dépense extraordinaire, mais je dis que nous sommes obligés de critiquer sa dépense inutile de $93,000 pour cet édifice de l'immigration, qui si elle avait été consacrée à l'amélioration du port de Victoria, aurait été utile à la ville et au pays en général.

M. CROCKET : Quel est le prix de cette construction?

L'hon. M. PUGSLEY : Le devis total s'élevait à $85,000.

M. PRICE: Si cette construction avait été faite pour recevoir des immigrants Chinois, Japonais et Hindous, je m'expliquerais son utilité; mais si elle n'est destinée qu'aux immigrants de race blanche qui sont si peu nombreux en Colombie-Anglaise, quelle excuse le Gouvernement peut-il donner pour un tel gaspillage d'argent? Par exemple, dans l'hôpital de cet établissement, il y a 134 lits, tandis que 193 personnes de race blanche ont débarqué, l'an dernier, à Victoria. Dans ces circonstances, comment le Gouvernement peut-il justifier la construction d'un tel édifice?

M. CROCKET: Est-ce une construction en briques?

M. BARNARD: Je puis assurer la Chambre que c'est une très belle construction située dans un endroit charmant.

L'hon. M. PUGSLEY: Je ne crois pas que je puisse en dire davantage.

M. PRICE: Je ne suis pas du tout satisfait de cette réponse. Nous avons le droit de savoir pourquoi ce bâtiment a été construit et pourquoi cette forte dépense a été consentie.

L'hon. M. PUGSLEY: J'ai déjà dit que c'était à la demande du ministre de l'Intérieur.

M. CROSBY: Le ministre ne savait pas combien d'immigrants étaient arrivés l'an dernier en Colombie-Anglaise et maintenant qu'on le lui a appris, que dira-t-il à ce sujet?

L'hon. M. PUGSLEY: Le département de l'Intérieur nous a déclaré que dans un port comme Victoria, où un grand nombre d'individu arrivaient des contrées asiatiques et des ports du Pacifique sur la côte des Etats-Unis il était à désirer d'avoir un bâtiment convenable pour l'immigration. Un port de l'importance de Victoria ne serait pas outillé comme il doit l'être, s'il n'avait pas un bâtiment où il soit possible de prendre soin des immigrants et où ceux qui sont considérés comme non recevables peuvent être humainement traités jusqu'à leur renvoi. L'argent a été voté par le Parlement, le contrat a été signé et ce crédit est destiné à payer à l'entrepreneur le solde qui lui est

dû. Il est toujours probable qu'un grand nombre d'immigrants arriveront dans un important port de mer comme Victoria.

M. BARNARD: J'ai compris que le ministre avait décrit Victoria comme étant un grand port de mer.

L'hon. M. PUGSLEY: Un très important port de mer.

M. BARNARD: J'aurai quelque chose à dire plus tard sur cette question.

L'hon. M. PUGSLEY: Je serai enchanté de vous entendre.

M. PRICE: D'après l'explication donnée par le ministre des Travaux publics il est évident qu'il est indubitable que cette construction a été faite parce que le Gouvernement s'attendait à une grande immigration de Japonais, de Chinois et d'Hindous.

M. J. D. TAYLOR: Nous devrions avoir quelque déclaration de la politique que le Gouvernement entend suivre au sujet de ces immigrants qu'on s'attendait à loger dans ce bâtiment d'immigration, mais qui, grâce à nos efforts en Colombie-Anglaise, peu désireux de recevoir cette classe d'immigrants, ont été empêché pour le moment d'entrer dans cette province. Puisque le Gouvernement est décidé à continuer les travaux de cet édifice, la seule conclusion que nous puissions en tirer est que l'administration a l'intention de le placer un jour, à la disposition des gens pour lesquels il était destiné à l'origine. Si le Gouvernement pense toujours à laisser entrer en Colombie-Anglaise l'immigration orientale en quantité telle qu'il ait besoin d'un bâtiment semblable à Victoria, je crois qu'il est du devoir du ministre de se renseigner auprès de ses collègues, s'il n'a pas cette information dans son ministère et de nous faire savoir ce que nous pouvons attendre à ce sujet.

Tout en étant d'accord sur tout ce que le ministre a dit, quant à l'importance de Victoria comme port d'arrivée et au grand nombre de personnes qui y arrivent de Seattle, Tacoma, San Francisco et autres villes des Etats-Unis, on doit savoir que ces voyageurs n'appartiennent pas à la classe des immigrants, qu'ils ne sout pas de ceux qui utiliseront un abri pour immigrants. La classe de voyageurs qui débarquent à Victoria, en dehors des immigrants orientaux comprend la meilleure classe de passagers qui, en aucun cas ne demanderont à loger dans un bâtiment d'immigration, à l'exception parfois d'une demi-douzaine, dans des circonstances exceptionnelles de pauvreté ou de malheur et dont l'administration pouvait y prendre soin sans ce bâtiment. Quant à la question de maladie, le bâtiment d'immigration n'est pas nécessaire pour soigner les passagers malades qui arrivent par les bateaux de transport parce qu'il se trouve à portée de la station de quarantaine de William-Head qui en est distante de trois quarts d'heure par mer. Existe-t-il une probabilité que le courant d'immigration orientale arrêté maintenant, pourra bientôt être repris ?

L'hon. M. PUGSLEY : Le Gouvernement n'a aucune raison de croire que l'entente intervenue, je suis heureux de le dire, entre notre représentant et celui du gouvernemnt impérial du Japon, sera rompue. On s'attend à ce que la restriction apportée à l'émigration continuera comme à présent et qu'un petit nombre d'Orientaux, comparativement, arrivera à l'avenir. Tout ce que le Gouvernement pourra faire, en vue d'assurer l'exécution de l'entente qui est observée scrupuleusement sera accompli.

M. HUGHES: Nous devons donc comprendre de ce que le ministère a dit que le plan suivant avait été conçu: le personnage qui a obtenu un si grand succès avec la North Atlantic Trading Company, en envoyant des immigrants d'Europe au Canada, a été transféré sur les rivages asiatiques, d'où il devrait envoyer un lot d'immigrants orientaux, Japonais et Chinois, et c'est alors qu'on a décidé d'élever ce bâtiment. Mais, l'intervention active du public de la Colombie-Anglaise, amena une modification dans le programme; toutefois le bâtiment était si avancé que l'administration décida de l'achever et de l'avoir prêt pour que dans un an ou deux quand le Japon eusse décidé d'envoyer ici ses immigrants, le bâtiment puisse être utilisé.

L'hon. M. PUGSLEY: J'espère que mon honorable ami ne prétend pas que j'aie rien dit de semblable.

M. DANIEL: Le ministre voudrait-il donner un tableau comparatif montrant le coût des bâtiments d'immigration à Victoria, Halifax, Québec et St-John, et particulièrement le nombre des lits d'hôpital dans chaque bâtiment. Par les ports de l'Atlantique, des immigrants arrivent chaque année et on s'attendrait naturellement à ce que des facilités plus grandes soient nécessaires dans ces ports plutôt qu'à Victoria. Les bâtiments de St-John, de Québec et d'Halifax sont en bois, tandis que la construction faite à Victoria est d'une qualité supérieure.

L'hon. M. PUGSLEY: Je serai heureux de me procurer ce rensignement et de le communiquer à une prochaine session. Le bâtiment de St-John est une belle construction et il a coûté une forte somme d'argent. Des plans ont été préparés pour la construction d'un bâtiment d'immigration à Québec, dont le prix sera de beaucoup plus élevé que celui destiné à Victoria.

M. DANIEL: Le ministre ne veut pas parler de la construction de l'hôtel Martello?

L'hon. M. PUGSLEY: C'est un hôpital pour détenus.

M. BARNARD: Le ministre a dit, je crois. qu'une des raisons qui ont motivé la construction de ce bâtiment c'est qu'un grand nombre d'immigrants étaient détenus à Victoria. Combien d'immigrants ont été détenus à Victoria pendant l'année courante?

L'hon. M. PUGSLEY: J'ai dit que les immigrants non désirables pouvaient être détenus aux termes de la loi et renvoyés. Mais il est naturel qu'ils soient soignés d'une manière convenable. Bien qu'un bâtiment d'immigration ou la partie réservée à l'hôpital, ne soit pas constamment utilisée, il peut arriver une occasion où l'hôpital surtout peut être nécessaire. Je crois que personne n'osera dire que dans un port de mer de l'importance de Victoria, un bâtiment d'immigration n'est pas à désirer. Il peut se faire qu'au moment où la demande a été faite par le ministère de l'Intérieur. un grand nombre d'immigrants asiatiques arrivaient au Canada et en conséquence les plans ont été préparés sur une échaelle plus large qu'ils ne le seraient aujourd'hui à une époque de restriction de l'immigration.

Je n'étais pas ministre quand la construction, mais comme je l'ai dit, le département de l'Intérieur était d'avis que Victoria devait avoir un bâtiment d'immigration convenable. Je ne peux pas dire maintenant combien d'immigrants ont été renvoyés, le nombre doit se trouver dans le rapport du département de l'Intérieur.

M. BARNARD: Je ne sais pas si les conditions n'ont pas changé l'année dernière, depuis la préparation du dernier rapport paru. Je constate que, règle générale, les ministres ont bien soin, en demandant des crédits, de s'appuyer sur des statistiques pour procurer la nécessité du crédit demandé et nous devons approuver le ministre dans ce cas s'il base sa requête relativement aux besoins actuels de l'immigration tels qu'ils sont indiquées par les statistiques de ce port. Je trouve dans le rapport du département de l'immigration que le nombre total des immigrants détenus en 1898 a été de 79. Etant donné que dans le cours d'une année il y a eu 79 personnes détenues, il me paraît certainement peu raisonnable de construire un hôpital avec de la place pour 134 lits, de même qu'il n'est pas logique de dire, si vous supprimez la question de l'immigration orientale, que vous avez besoin d'un bâtiment de $95,000 pour y placer 190 immigrants dans l'année. Je voudrais demander au ministre quand la construction de ce bâtiment a été demandée pour la première fois et quand elle a été autorisée pour la première fois.

L'hon. M. PUGSLEY: L'arrêté du conseil relatif à la construction a été pris le 19 février 1907. A cette époque le ministre intérimaire des Travaux publics a été autorisé à acheter le terrain. Le contrat pour la construction pour le bâtiment a été signé le 23 janvier 1908.

M. BARNARD: Le ministre peut-il me dire à quelle date le traité avec le Japon a été signé?

L'hon. M. PUGSLEY: Je ne peux pas donner la date exacte.

M. BARNARD: Peut-être que le ministre de l'Agriculture pourra donner ce renseignement.

L'hon. M. FISHER: Je pense que c'est en 1905.

M. BARNARD: Le ministre voudra-t-il nous dire à quelle époque le ministre du Travail est parti pour se rendre au Japon.

L'hon. M. FIELDING: Vers la fin de 1907.

M. BARNARD: Je n'aime pas faire d'insinuation, mais il paraît très évident que la construction de ce bâtiment fut autorisée et que le besoin s'en est fait sentir peu de temps après la conclusion du traité avec le Japon. Cette construction s'est faite dans l'expectative d'une grande affluence d'immigraton japonaise comme conséquence du traité.

M. CROSBY: En présence du fait dont on a parlé ce soir, et étant donné que nous n'avons pas assez d'argent pous construire des bâtiments qui sont nécessaires ailleurs, il paraîtrait surprenant de continuer la construction de cet édifice

L'hon. M. PUGSLEY: Le crédit est destiné à payer l'entrepreneur pour terminer la construction.

M. CROSBY: Comme moins de 200 immigrants de race blanche sont débarqués à ce port l'an dernier et comme on ne s'attend pas à une arrivée d'immigrants orientaux, de l'avis même du ministre, l'argent devrait-il être dépensé de cette façon?

L'hon. M. PUGSLEY: A mon avis nous devrions adopter le crédit pour payer le solde dû à l'entrepreneur.

M. CROSBY: Aprè éce qui a été porté à notre connaissance ce soir, le ministre prétendra-t-il que nous devons continuer à dépenser cet argent pour la construction de ce bâtiment?

L'hon. M. PUGSLEY: Oui.

Quarantaine de Williams-Head.—Améliorations et réparations aux bâtiments, installations et ameublement, etc. $5,000.

M. J. D. TAYLOR: Comme ce chapitre est le dernier pour le crédit en question, je demanderai au ministre s'il a reçu quelque communication de Chilliwack relativement à l'édifice public de cette localité?

L'hon. M. PUGSLEY: J'ai reçu plusieurs communications et tout dernièrement il m'est parvenu un télégramme de la part de certains habitants de Chilliwack.

M. J. D. TAYLOR: Puis-je demander au ministre si quelque décision a été prise après la réception de ce télégramme?

L'hon. M. PUGSLEY: Pas encore.

M. J. D. TAYLOR: J'ai reçu des requêtes pressantes de Chilliwack pour montrer au Gouvernement l'avantage, je pourrais aussi bien dire la nécessité de construire un édifice public à cet endroit. Je pourrais rappeler de nouveau au ministre que pas plus tard qu'en octobre, le ministre du Revenu de l'Intérieur qui, j'en suis fâché, n'est pas ici ce soir parce qu'il confirmerait mes dires à ce sujet, ajouterait ses prières aux miennes, et tiendrait sans doute que sa promesse de gentilhomme soit exécutée—a promis aux habitants de Chilliwack qu'ils auraient cet édifice.

Il était même en telle veine de générosité qu'il leur a laissé entendre que l'endroit choisi pour la construction de cet édifice n'étant pas le plus convenable, il pouvait obtenir un manège militaire que l'on élèverait sur ce terrain, tandis qu'on construirait un bureau de poste sur un autre emplacement. Je dois dire qu'il y a eu un crédit de $5,000 voté à la dernière session pour cette construction, sur lesquels on a dépensé $3,000 pour l'acht du terrain, que le local du bureau de poste est tout à fait insuffisant, et que l'intérêt public souffre de ce que le receveur de la poste n'a pas de place pour classer le courrier. Je voudrais proposer que, si nous devons attendre une autre année pour voter un crédit affecté à cet édifice et encore une autre année pour sa construction, il serait bon de construire un logis temporaire comme allonge au bureau de poste actuel de telle sorte que pendant les deux années d'attente pour l'édifice public, les habitants auront de la place dans le bureau de la poste; c'est pourquoi s'il est possible on devrait utiliser l'argent déjà voté pour améliorer la situation qui existe.

L'hon. M. PUGSLEY: Les réclamations des habitants de Chilliwack m'ont été présentées avec beaucoup d'insistance par le prédécesseur de l'honorable député (M. Taylor). Je ne crois pas que l'honorable député puisse insister avec plus d'énergie. J'ai été pénétré des besoins de cette localité et des démarches ont été faites en ce sens. . .

M. HUGHES: Comment?

L'hon. M. PUGSLEY: Par l'acquisition d'un terrain. Je crois que nous pouvons nous entendre pour la construction du bâtiment si la place n'est pas suffisante et si le directeur général des Postes en font la demande. Il pourrait se faire qu'il y ait une entente avec le propriétaire en vue de la construction d'une allonge au bâtiment actuel avec compensation sous la forme d'une augmentation de loyer. Mais comme le bâtiment actuel est loué, mon département ne pourrait pas entreprendre de faire cette allonge.

M. J. D. TAYLOR: Le receveur de la poste est propriétaire de la maison à côté de laquelle il y a un terrain vacant. Il est parfaitement possible de construire à peu de frais une allonge. Depuis trente-sept ans que nous faisons partie de la confédération, les revenus fournis par Chilliwack à l'administration ont été considérables. Il n'est pas juste qu'une ville de cette importance n'ait pas encore, après trente-sept ans, d'édifice public, quand le Gouvernement est si prodigue de crédits pour construire ailleurs un si grand nombre d'édifices publics.

M. HUGHES: Je constate qu'il y a eu $28,000 votée en 1908-09 et $5,000 en 1909-10. Ces $28,000 ont-ils été dépensés?

L'hon. M. PUGSLEY: Ils le seront à la fin de l'exercice financier actuel.

M. HUGHES: En est-il de même du $150,000 pour l'édifice public de Vancouver?

L'hon. M. PUGSLEY: Oui, la somme est destinée à terminer les travaux.

Travaux publics.—Dépenses portées au compte capital.—Ports et rivières, Port-Arthur et Fort-William, améliorations au port et à la rivière, $600,000.

L'hon. M. PUGSLEY: Ce crédit est destiné à continuer les travaux. A Port-Arthur il s'agit de l'agrandissement d'un système de brise-lames nécessaire à la protection de la navigation dans le port et aussi de la continuation active du dragage.

M. HUGHES: Y a-t-il encore de la place pour draguer après tout ce qui a déjà été fait?

L'hon. M. PUGSLEY: Ce sont les habitants de Port-Arthur et de Port-William, de Winnipeg et de l'Ouest qui demandent l'approfondissement de ces ports à 25 pieds. Au début on avait pensé que 22 pieds seraient suffisants.

M. HUGHES: Que fait-on du vieux brise-lames?

L'hon. M. PUGSLEY: Il reste en l'état actuel et nous construisons les nouveaux ouvrage à l'extérieur, de façon à donner ouvrages à l'extérieur, de façon à donner partie du vieux brise-lames sera détruite, toujours en vue de donner plus de place. A Fort-William les travaux se font sur un plan très vaste. La rivière Mission est approfondie et élargie et on construit un bassin de transbordement d'une superficie de trente acres. Ces travaux sont faits en vue de l'établissement du Grand-Tronc-Pacifique: je suis heureux de pouvoir dire que

cette compagnie établit son terminus sur une très vaste échelle qui comportera une dépense de plusieurs millions de dollars. Elle fait construire un élévateur d'une capacité énorme dont les plans indiquent un emmagasinage possible de 20,000,000 de boisseaux. Le contrat stipulant un approfondissement de 25 pieds à été signé.

M HUGHES: Quelle est la profondeur du canal du Saut?

L'hon. M. PUGSLEY: 21 pieds seulement.

M. HUGHES: Quelle est la profondeur du canal américain au Saut?

L'hon. M. PUGSLEY: Le nouveau canal est destiné à avoir un profondeur de 24 pieds. Mais les rapports qui nous ont été envoyés par les compagnie de chemins de fer et les chambre de commerce de l'Ouest, nous indiquent que les navires des lacs sont de plus en plus grands et que si nous voulons attirer le commerce et le maintenir dans ces ports de Fort-William et de Port-Arthur nous devons obtenir une profondeur de 25 pieds.

M. HUGHES: Il serait préférable n'est-ce pas de pourvoir d'abord aux communications par eau dans la direction de l'Est?

L'hon. M. PUGSLEY: Pas nécessairement. Les navires peuvent bien ne pas prendre un chargement complet dans un bassin. Par conséquent, quelquefois la poupe peut caler davantage qu'elle ne le fera quand le chargement sera complet et que le navire sera redressé sur un plan horizontal. Avec une profondeur de 22 pieds ces navires pouvaient s'échouer. Ce sont les informations que nous recevons et je crois que nous pouvons les considérer comme sérieuses.

M .HUGHES: S'agit-il de rapports officiels ou de renseignements verbaux?

L'hon. M. PUGSLEY: L'ingénieur divisionnaire nous a fait un rapport dans ce sens et j'ai reçu les mêmes informations de la part d'un grand nombre de personnes. L'intention du Gouvernement est de creuser les ports sur la côte est de la baie Georgienne, Victoria et Tiffin, à la même profondeur.

M. HUGHES: Et en ce qui concerne le port de Key?

L'hon. M. PUGSLEY: Nous nous en occupons et s'il est creusé il n'y a pas de doute que ce sera à 25 pieds.

M. HUGHES: Et Midland également?

L'hon. M. PUGSLEY: Oui.

M. CROCKET: Quel prix paie-t-on pour le dragage à Port-Arthur?

L'hon. M. PUGSLEY: Différents prix. Dans la rivière Kaministiguia et Mission, d'après le contrat en cours d'exécution, le prix est de 9 cents par verge cube, pour une profondeur de 22 pieds. Certainement le prix sera augmenté un peu pour la profondeur de 25 pieds.

M. CROCKET: Que pense le ministre de ce prix comparé à celui de 50 cents la verge donné à son ami John E. Moore à Indian-Point?

L'hon. M. PUGSLEY: Les deux prix peuvent être raisonnables, cela dépend des conditions.

M. URIAH WILSON: Je tiens à attirer l'attention sur le fait qu'il n'y a pas de crédit prévu pour le dragage de la rivière Napanee, au sujet de laquelle j'ai eu une entrevue avec le ministre. Une requête a été envoyée au Gouverneur général. Il y a grand besoin de dépenser un peu d'argent dans cet endroit. Aucun dragage n'y a été fait depuis 1893 et plusieurs battures ont été formées par des amoncellements de sables ne permettant l'entrée qu'aux faibles embarcations qui ne tirent pas plus de six ou sept pieds d'eau. Comme chacun le sait et comme le ministre vient de le dire, chaque année les navires des lacs augmentent leur tonnage. Il est très difficile de faire venir des embarcations dans ce port pour transporter par exemple ce lourd chargement de charbon.

Les marchands de charbon de notre ville m'informent que sans dragage pour faire disparaître les écueils, il y a des probabilités pour que non seulement les habitants de la ville, mais aussi ceux du voisinage paient de 50 cents à $1 de plus par tonne de charbon. C'est fort injuste pour les habitants de cette région d'autant plus que nous n'avons pas eu, à ma connaissance, le bénéfice de dépense d'argent dans ce comté depuis 1893. C'est là une question urgente. Le conseil de la ville de Napanee a adopté une résolution très énergique demandant que ces travaux soient exécutés et j'ai laissé communication de cette résolution au sous-ministre du département des Travaux publics. J'espère que le ministre me donnera l'assurance ce soir que cette question recevra sa plus grande attention et que nous pourrons nous attendre à bon droit à voir ces travaux de dragage exécutés. Ce ne sera pas une entreprise très coûteuse, peut-être $3,000 ou $4,000. En réalité pour que le travail soit bien fait, il faudrait dépenser davantage. Mais si ces bancs de sable étaient enlevées nous pourrions nous en contenter pendant quelques années, jusqu'à ce que l'administration soit plus riche.

Je crois qu'on peut cette année pratiquer une stricte économie et je suis favorable à ce principe, parce que nous savons tous que les revenus ont de beaucoup diminué. Mais on devrait s'occuper des travaux qui

sont comme celui-ci d'une nécessité absolue, surtout quand ils ne demandent qu'une petite somme. J'insisterai fortement auprès du ministre pour qu'il donne à cette question la plus sérieuse considération et qu'il fasse faire, si possible, ces travaux de dragage cette année.

L'hon. M. PUGSLEY: Je puis dire à mon honorable ami que je ne crois pas qu'il y ait, dans l'intérêt du pays, des travaux plus importants que le dragage et j'ai la prétention de croire que c'est l'opinion de chacun des membres du comité. Quant au dragage dans la rivière Napanee, je m'en suis occupé attentivement et je suis convaincu qu'il est de nécessité publique de faire exécuter le dragage dans la rivière sur une distance de cinq ou six milles, entre un certain moulin et l'embouchure de la rivière. Si je puis trouver la possibilité de faire en sorte que le dragage commence de bonne heure l'année prochaine, on entreprendra ces travaux de première nécessité.

M. DANIEL: Au sujet de ce dragage à Port-Arthur, le ministre peut-il dire jusqu'à quelle distance les matériaux qui sont extraits, doivent être emportés, avant d'être déversés à l'eau?

L'hon. M. PUGSLEY: Environ trois milles.

Port de Québec.—Quai en eau profonde à Lévis, $400,000.

M. PRICE: Je voudrais demander au ministre si ce quai en eau profonde, à Lévis, sera construit à l'endroit connu sous le nom de la propriété Carrier-Lainé, et, dans l'affirmative, quel en est le prix?

L'hon. M. PUGSLEY: Oui.

M. PRICE: Ces $400,000 comprennent-ils le prix de la propriété Carrier-Lainé, et, dans l'affirmative, quel est ce prix?

L'hon. M. PUGSLEY: Ce crédit comprend presque tout le prix de la propriété, sauf $50,000. Il y a eu $50,000 votés l'an dernier et qui furent payés en à-compte, le solde sera pris sur ce crédit de $400,000.

M. PRICE: Que coûtera le quai en eau profonde?

L'hon. M. PUGSLEY: Les plans ne sont pas assez avancés pour que je le dise avec exactitude. Cela dépendra un peu de la distance à laquelle nous irons et quelle profondeur d'eau nous atteindrons. Personnellement, je voudrais que nous allions assez loin pour obtenir un profondeur de 32 pieds à marée basse. C'est ce que nous devrions essayer d'atteindre pour tous nos ports océaniques. Chaque année, des navires d'un tonnage plus considérable arrivent dans ce port. Je crois que le temps viendra bientôt où nous verrons des steamers de 1,000 pieds de long traverser l'Atlantique; cela peut arriver d'ici à dix ans. On a déjà fait les plans de navires de cette dimension.

M. PRICE: Quel prix a-t-on payé à la Banque de Montréal—car je crois que la Banque de Montréal a acheté la propriété de Carrier, Lainé et Cie?

L'hon. M. PUGSLEY: La propriété Carrier-Lainé a été expropriée et nous nous attendons à payer $380,000 pour son acquisition.

M. PRICE: Je trouve dans un journal de Québec que quelqu'un m'a envoyé, qu'un syndicat a loué une partie de cette propriété ou les vieux ateliers qui se trouvaient là et que ce syndicat se compose de l'hon. S. N. Parent, sir Charles Ross, M. P. Davis et autres. Puis-je demander si c'est exact?

L'hon. M. PUGSLEY: Non, ce n'est pas exact.

Port de Québec.—Améliorations à l'entrée de l'estuaire de la rivière Saint-Charles, $280,000.

M. PRICE: Je présume que ce crédit est destiné à terminer l'allongement de la digue où accostent maintenant les navires?

L'hon. M. PUGSLEY: Non pour la terminer, mais pour en continuer les travaux au cours de l'année actuelle. L'ouvrage est d'une grande importance si les plans complets sont mis à exécution.

M. PRICE: On se plaint beaucoup à Québec de ce que nous n'ayons pas eu des améliorations convenables pour le port. Je voudrais demander au ministre des Travaux publics quand le Gouvernement se propose de faire de nouvelles améliorations au port de Québec. Je ne sais pas si le ministre est informé qu'en raison du manque de facilités dans notre port, on ne peut pas décharger sur nos quais de lourdes pièces de fer parce qu'il n'y existe pas de grue assez puissante. Jusqu'à la fin de l'année dernière, deux steamers seulement pouvaient débarquer en même temps leurs passagers. Plusieurs fois, cette année, quand deux steamers désiraient débarquer leurs passagers, l'un devait jeter l'ancre dans le courant et attendre que l'autre amarré près du quai puisse laisser la place libre. Je voudrais savoir si le prolongement qui sera exécuté cette année nous donnera de la place pour que trois steamers puissent accoster l'un à la suite de l'autre en même temps.

L'hon. M. PUGSLEY: Nous savons que la place est limitée à Québec pour y recevoir les navires océaniques et c'est pourquoi ces travaux d'extension sont entrepris. Mon honorable ami demande quand on accordera plus de place. Nous espérons qu'on en donnera la saison prochaine et c'est pourquoi nous demandons ce crédit de $280,000. Comme l'honorable député le sait, on a déjà construit un môle en pierre qui s'avance

à une distance considérable dans le Saint-Laurent. Actuellement nous construisons un autre môle dans la rivière Saint-Charles et nous y formons un chenal par des travaux de dragage pour rendre possible un retour au quai. Cela va donner une place considérable.

Le second sous-chef du ministère me dit qu'au mois de juillet il y aura à ce nouveau quai de la place pour trois grands transatlantiques.

M. PRICE: Le Grand-Tronc-Pacifique, dit-on, sera terminé dans deux ou trois ans; s'il transporte tout le grain qu'il est censé devoir acheminer vers Québec, il est certain que les installations ne répondront pas aux besoins du trafic. Il faudra continuer d'améliorer le port. Le ministre pourrait-il me dire si le Gouvernement entend poursuivre les travaux d'améliorations entre Québec et Sillery, et me faire connaître ses intentions quant aux installations de tête de ligne—je veux parler de la voie ferrée entre l'emplacement actuel du pont et Québec même?

L'hon. M. PUGSLEY: La question que pose mon honorable ami est de celles qui regardent le ministre des Chemins de fer et des Canaux.

M. PRICE: Plairait-il au ministre de répondre à la première partie?

L'hon. M. PUGSLEY: Elle se rapporte entièrement au ministère des Chemins de fer et des Canaux en ce que les installations de tête de ligne à Québec feront partie du réseau du Transcontinental. Elle ne concerne donc pas le ministère des Travaux publics?

M. PRICE: Et les quais?

L'hon. M. PUGSLEY: Ils feront également partie du réseau du Transcontinental. C'est du moins ce que l'on prévoit; je ne saurais l'affirmer de façon positive.

M. PRICE: Ce doit être une entreprise formidable.

L'hon. M. PUGSLEY: Très importante. Je dois dire à l'honorable député que le Gouvernement ne perd pas de vue la question des installations de tête de ligne à Québec. Nous reconnaissons que ces installations sont indispensables aux ports de mer et qu'il est à souhaiter qu'elles soient prêtes, si toutefois la chose est possible, au moment où se terminera la construction du Transcontinental. A l'heure actuelle, la question des installations de tête de ligne à Québec est, de notre part, l'objet d'une étude très minutieuse, mais je ne suis pas en mesure de préciser ce que nous ferons.

Si mon honorable ami veut bien refaire sa question quand il s'agira d'examiner le budget du Transcontinental, je suis certain qu'il trouvera mon collègue des Chemins de fer en mesure de lui donner une réponse satisfaisante.

M. PRICE: Dans le cas où le ministre des Chemins de fer trouverait que ma question ne se rapporte au budget du Transcontinental, je suppose qu'il me sera permis de la refaire au ministre des Travaux publics?

Rivière Rouge.—Améliorations aux rapides Saint-André, $600,000.

L'hon. M. PUGSLEY: Cette somme est destinée à la continuation des travaux de construction d'écluses sur la rivière Rouge. Les rapides Saint-André, sur la rivière Rouge, sont situés à environ trente milles au nord de Winnipeg. On compte que la construction de ces écluses permettra aux navires qui font le trafic sur ce lac de 300 milles de longueur de se rendre jusqu'aux portes de Winnipeg. On prévoit qu'au cours du présent exercice, on dépensera $600,000 pour les écluses et les portes, et que cette somme permettra de terminer les travaux.

M. BRADBURY: Le ministre voudra-t-il me dire si ce crédit comprend le coût du pont ou non?

L'hon. M. PUGSLEY: Oui.

M. BRADBURY: J'aimerais savoir si on a fait quelque arrangement au sujet du raccordement du pont au chemin public. Il y a des établissements très importants des deux côtés de la rivière. J'ai par devers moi une lettre de la municipalité de Saint-André appelant mon attention sur ce que l'entreprise ne comprend pas le raccordement des chemins publics des deux côtés de la rivière. Le pont serait donc inutile, en tant que le trafic est concerné. Ceci est très important aux yeux des gens de l'endroit.

Au cours de la dernière campagne électorale, on a beaucoup parlé, des deux côtés de la rivière, de ce que le Gouvernement avait décidé de construire en cet endroit un pont de $600,000 devant servir au trafic. Les municipalités m'apprennent qu'il a transpiré dernièrement que l'entreprise en question ne comprend pas les abords du pont. Le ministre a-t-il l'intention de se rendre au désir des gens à ce sujet?

L'hon. M. PUGSLEY: Quant à l'écluse, il sera nécessaire d'avoir un pont de service. Mais, pour accommoder la municipalité, le département a décidé d'élargir ce pont afin de l'utiliser en même temps comme chemin public.

Le département est d'avis que puisque ce pont doit servir à la municipalité, pourvu que nous l'élargissions, le moins que nous pussions demander à la municipalité, c'est qu'elle se chargeât de la construction des abords. A l'heure actuelle, il n'y a pas de pont, et il n'y en avait pas en cet endroit avant le commencement des travaux. Il me semble que si le Gouvernement permet

aux gens de se servir du pont de service des écluses et consent à faire des dépenses pour l'élargir, la municipalité devrait être au moins prête à défrayer le coût des abords de ce pont. On ne m'a jamais demandé d'établir les abords, mais je suppose que l'opinion que j'exprime devrait être agréée par mon honorable ami comme par les habitants de la municipalité. Ceux-ci devraient se charger de la construction des abords. En effet, ils n'ont pas de pont à payer, dépense qui, au Manitoba comme dans l'Ontario, est ordinairement à la charge des municipalités, bien qu'il en soit autrement dans la province du Nouveau-Brunswick, où le gouvernement provincial construit tous les ponts sans aucuns frais pour les municipalités dans la construction des abords. Notre honorable collègue affirme que le candidat libéral a promis que le Gouvernement ferait construire les abords aux frais du trésor fédéral. Je ne sache pas que l'on ait fait aucune promesse de cette nature. Il n'existe dans mon ministère aucune trace d'une promesse semblable.

M. BRADBURY: Dois-je comprendre par là que l'ex-candidat n'était pas autorisé à promettre que le pont serait construit avec ses abords?

M. HUGHES: Quel était ce candidat?

M. BRADBURY: M. S. J. Jackson, mon adversaire.

L'hon. M. PUGSLEY: J'ignore qu'il ait fait aucune promesse de ce genre.

M. BRADBURY: Cette promesse, mon adversaire l'a faite au cours de la dernière campagne électorale des deux côtés de la rivière dans le but d'inciter les électeurs à voter pour M. Jackson. On a déclaré que le Gouvernement avait généreusement inscrit au budget un crédit de $600,000 pour la construction d'un pont. Il existe un établissement important du côté est de la rivière.

L'hon. M. PUGSLEY: La somme de $600,000 n'est pas uniquement destinée au pont; elle doit servir à terminer l'écluse et les barrages.

M. BRADBURY: Je considère que la construction du pont porte le chiffre de la dépense à $600,000, et l'on a représenté que le Gouvernement se chargerait de l'établissement des abords pour accommoder la population de Saint-André. Cette affaire est pendante depuis deux ans, les gens attendent après ce pont, et je désire savoir si le ministre se propose de le construire ou non.

M. BARNARD: Puis-je demander au ministre quelle est la nature des travaux et quels en seront les résultats?

L'hon. M. PUGSLEY: Ces travaux consistent en la construction d'une écluse accompagnés d'un barrage mobile et de tous les accessoires nécessaires. L'objet de ces travaux est de permettre de remonter les rapides Saint-André et de relier le lac à la ville de Winnipeg. On compte que les navires pourront ainsi se rendre du lac à la ville de Winnipeg.

M. BARNARD: Existe-t-il quelque village ou ville d'importance sur les bords du lac Winnipeg?

L'hon. M. PUGSLEY: Il y a quelques établissements, mais les renseignements que l'on a au ministère indiquent qu'il se trouve sur les bords de ce lac d'énormes quantités de bois de chauffage, de minéraux, d'épaisses couches de pierre à bâtir, et que les eaux mêmes de ce lac fourmillent de poisson. En cet endroit, les affaires atteignent un chiffre considérable.

M. BRADBURY: La pêche y a déjà été abondante.

L'hon. M. PUGSLEY: On me dit qu'elle l'est encore. Il y a aussi sur le lac Winnipeg, des gisements précieux de minéraux et de pierre à bâtir.

M. BARNARD: Est-ce à dire que cette dépense est destinée à favoriser un commerce encore inexploité?

L'hon. M. PUGSLEY: En grande partie.

M. BARNARD: Le ministre peut-il nous dire quels sont le nombre et le tonnage des navires qui fréquentent le lac Winnipeg?

L'hon. M. PUGSLEY: Je n'ai pas ce renseignement-là. Il s'agit ici d'une question dont on s'occupe depuis nombre d'années. Il y a déjà bien longtemps que la ville de Winnipeg a clairement démontré au Gouvernement que la construction de cette écluse permettrait aux gens de se procurer le bois de chauffage à $1 par corde de moins qu'aujourd'hui; et, comme le charbon coûte fort cher à Winnipeg, on y fait une grande consommation de bois. Le bois de chauffage, sur les bords du lac Winnipeg, est en quantité pour ainsi dire illimitée. C'est donc là une question fort importante pour une ville de 100,000 habitants. Je suis sûr que mon honorable ami, qui représente cette circonscription, pourra témoigner du grand avantage qui résultera de la construction de cette écluse.

M. BARNARD: Les paroles du ministre me rappellent ce chemin de fer qui pénètre à Victoria et que la ville et le gouvernement provincial ont subventionné jusqu'à concurrence de $300,000. Il y a deux trains par jour; le chargement des voitures consistent surtout en bois de chauffage, et l'express est désigné sous le nom de "Cordwood, Limited." Il semblerait presque que cette dépense de $600,000 soit destinée à un autre "Cordwood, Limited."

L'hon. M. PUGSLEY: La question du chauffage à Winnipeg est trop importante pour qu'on s'en moque.

M. BARNARD: Je ne vois pas cette année de crédit inscrit au budget pour les améliorations du port de Victoria (C.-A.).

J'ai remarqué dans le budget l'inscription d'un crédit de $150,000 destiné au port de Victoria-Harbour et dans la naïveté de mon inexpérience de nouveau député, ignorant des subtilités de la politique, j'en avais conclu que le Gouvernement allait maintenir le crédit destiné au port de Victoria (C.-A.), quand, l'an dernier, on avait ouvert un crédit de $60,000 pour les améliorations du port. Ayant des doutes, je pris sur moi de me renseigner auprès du ministère des Travaux publics.

La ville de Victoria m'avait demandé de m'assurer de l'existence réelle de ce crédit et, s'il existait réellement, de veiller à ce qu'il fût attribué à un nouvel outillage pour travaux de roctage. Je me transportai au ministère des Travaux publics, et comme le sous-ministre était en congé, je m'adressai à son assistant. Après lui avoir dit quelle circonscription je représentais, nous nous reportâmes à cet article spécial du budget. Par suite d'un malentendu étranger à notre bonne foi mutuelle, je me retirai convaincu que le crédit était destiné à Victoria (C.-A.)

L'hon. M. PUGSLEY: Et l'ayant vu mentionné trois fois plus que l'année dernière, vous en avez éprouvé du contentement?

M. BARNARD: Parfaitement.

L'hon. M. PUGSLEY: Vous pensiez que votre ville était la seule de ce nom au Canada?

M. BARNARD: Je ne soupçonnais pas tout d'abord qu'il s'agissait de Victoria-Harbour, sur la baie Georgienne, qui est, à ce que je crois, un nouveau port récemment établi. Je soumets respectueusement qu'il serait à propos dans l'intérêt à la fois de Victoria (C.-A.), et d'un port qui porte le nom de Victoria-Harbour, dans le comté de King (N.-B.), que ce port de l'Ontario prit quelque autre nom, afin d'éviter toute confusion possible. Le sous-ministre suppléant m'a montré beaucoup d'égards, et sans la moindre intention de m'induire en erreur, m'a fait comprendre que si la société du port de Victoria (C.-A.) jugeait nécessaire d'obtenir un nouveau matériel de dragage, le plus sûr moyen d'atteindre ce résultat serait d'écrire une lettre au ministre des Travaux publics, le priant de référer la question à l'ingénieur local en vue d'obtenir de lui un rapport. C'est ce que j'ai fait, et tout politicien ingénu que je fusse, ayant encore une parcelle de doute dans l'esprit, j'écrivis au ministre des Travaux publics, que je remarquais dans les estimations budgétaires un crédit au montant de $150,000, pour améliorations au port de Victoria. La réponse du ministre, qui laissait clairement voir qu'il se rendait bien compte quelle ville je voulais dire, était conçue en ces termes:

Je reçois votre lettre du 16 du courant relative au besoin d'un nouveau matériel de dragage pour le port de Victoria dans la Colombie-Anglaise; vos représentations vont être l'objet de ma part d'un examen attentif.

Au reçu de cette lettre, tous mes doutes furent dissipés. Dans la ville de Victoria (C.-A.), il existe une association composée des marchands les plus en vue représentant toutes les nuances de l'opinion politique, et qui s'intéressent au développement du port; elle est désignée sous le nom de l'association du port intérieur, et j'informai le secrétaire de cette société qu'il avait été voté un crédit de $150,000 pour le port de Victoria. Depuis, bien entendu, j'ai expliqué comment l'erreur s'était produite. Maintenant, je tiens à dire quelques mots en vue de faire comprendre qu'il serait équitable de voter un crédit pour le port de Victoria, dans la Colombie-Anglaise. Tout d'abord, je dirai que le secrétaire de cette société s'est jusqu'ici dévoué à l'amélioration de ce port à peu près sans rémunération aucune.

Naguère, à la demande du département des Travaux publics, il a fourni à ce sujet une série complète de plans en vue de la parfaite installation du port; malheureusement ces plans ont été détruits dans l'incendie qui a ravagé l'édifice Ouest.

Cependant, de temps à autre, il a été voté des crédits, crédits très modestes, il est vrai, en vue de l'exécution des travaux de dragage dans la ville de Victoria; mais, l'année dernière,—je ne voudrais pas donner à penser que la date prochaine de l'élection y fût pour quelque chose,—il a été accordé à la ville de Victoria un crédit de $60 pour la dragage de son port. C'était la première fois dans l'histoire de ce port, je pense pouvoir le dire sans crainte de me tromper, qu'il lui était alloué plus de $10,000. Cette somme n'a pas toute été dépensée; il reste encore $30,000 à appliquer, sur les $60,000 qui avaient été votés. Sans le déclarer en propres termes, on avait donné à croire aux habitants de Victoria, ou du moins ceux-ci avaient conclu que le Gouvernement avait adopté le projet d'aménagement esquissé par celui dont j'ai parlé et à qui la ville de Victoria doit tant de reconnaissance pour la peine qu'il s'est donnée dans son intérêt. On disait que le Gouvernement commençait l'exécution d'un projet en conformité duquel, grâce au vote d'une certaine somme, chaque année, les travaux d'amélioration du port seraient menés à bonne fin. Cependant, je constate que cette année il n'est pas inscrit de crédit spécial pour la ville de Victoria.

L'hon. M. PUGSLEY L'honorable membre est entièrement dans l'erreur à cet égard.

M. BARNARD: Je prie l'honorable ministre de me reprendre, si je me trompe.

L'hon. M. PUGSLEY: L'honorable membre pourra s'assurer, en se reportant au crédit pour dragage, qu'il s'y trouve une somme pour dragage dans la Colom-

bie-Anglaise, et au moyen de laquelle ces travaux pourront être exécutés.

M. BARNARD : J'ai dit qu'il n'y avait pas de crédit spécial.

L'hon. M. PUGSLEY : Et comme il n'y a pas de crédit spécial, nous sommes à même d'utiliser le crédit général.

M. BARNARD : Il y a un crédit général pour la Colombie-Anglaise. Il est aussi venu une députation de Vancouver demandant l'inscription d'un crédit considérable en vue du dragage des détroits (Narrows) à l'entrée du port. Puis il faudra beaucoup d'argent pour opérer le dragage du fleuve Fraser. Le Gouvernement fait venir un dragueur de l'Allemagne, et on est d'avis que cette somme de $125,000 ne sera pas suffisante pour maintenir en activité les dragueurs de l'Etat durant l'année; car dans cette province les conditions climatériques sont telles que le travail peut être poursuivi durant les douze mois.

En outre, il y a beaucoup de travail à faire dans les lacs à la Flèche; du moins le Gouvernement a un dragueur sur les lieux, et j'imagine qu'il n'en aurait pas, si ce n'était pas nécessaire. Le ministre des Travaux publics déclare qu'il a été inscrit un crédit de $125,000 pour travaux généraux de dragage dans la Colombie-Anglaise. J'en suis bien aise; mais en comparaison des autres provinces, et notamment du Nouveau-Brunswick, d'où vient le ministre, ce crédit est insignifiant. Je vois que le crédit inscrit par le ministre pour dragage dans le port de Saint-Jean s'élève à $475,000; c'est un crédit spécial pour Saint-Jean.

Un honorable DEPUTE: Et c'est trop peu.

M. BARNARD: Il est possible que ce soit trop peu; mais si nous traversons une crise financière, comme nous le déclare le ministre des Travaux publics, alors il n'est que juste que chacun obtienne sa juste part, et le ministre lui-même a déclaré cet après-midi qu'il attache beaucoup d'importance au port de Victoria.

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

M. BARNARD: Je vais citer quelques chiffres en vue de faire comprendre l'importance de Victoria en comparaison, non seulement du port de Saint-Jean, mais des autres grands ports du Canada. Dans le sommaire du rapport du département du Commerce, se trouve un état indiquant le tonnage des navires faisant la navigation au long cours, tant voiliers que mus à la vapeur, qui ont fait escale dans les principaux ports suivants durant l'année 1906-1907, et l'année 1908. Voici ce que j'y trouve pour l'année 1908:

Port.	Navires au long cours. Tonnage.
Victoria	2,695,987
Montréal	2,689,171
Halifax	2,054,906
Vancouver	2,045,243
Saint-Jean	1,859,157
Québec	1,788,872

Ainsi, le chiffre pour Victoria dépasse de 7,000 tonnes celui pour Montréal et de 800,000 tonnes celui pour Saint-Jean.

L'hon. M. PUGSLEY: S'agit-il du tonnage des navires ou des tonnes de marchandises?

M. BARNARD: Du tonnage des navires.

L'hon. M. PUGSLEY: On y a compris la jauge des navires faisant quotidiennement le transport des passagers.

M. BARNARD: Je ne veux aucunement tromper le comité. Je ne prétends pas que la ville de Victoria soutienne la comparaison avec celle de Montréal, de Québec ou d'Halifax, au point de vue du volume des marchandises manipulées; mais j'affirme que les chiffres que je viens de citer suffisent à démontrer que Victoria et Vancouver sont l'une et l'autre des villes d'une telle importance au point de vue du commerce, que le gouvernement fédéral n'est plus en droit de les négliger dans la préparation de son budget.

Les chiffres que j'ai cités n'ont trait qu'à la navigation au long cours. Les chiffres relatifs au cabotage sont quelque peu différents, les voici:

Port.	Nombre de navires.	Tonnage.
Montréal	8,111	3,901,000
Québec	1,654	2,628,136
Victoria	4,953	1,525,445
Vancouver	8,552	1,324,714
Halifax	2,362	1,142,367
Saint-John	1,866	980,123

Je suis bien prêt à admettre que, du port de Saint-Jean il s'expédie beaucoup plus de marchandises que de Victoria ou de Vancouver; mais ces chiffres suffisent à établir à la satisfaction de toute personne raisonnable que les ports de Victoria et de Vancouver méritent tout autant d'égards, bien qu'ils se trouvent dans la petite province de la Colombie-Anglaise, petite par le nombre de ses électeurs, mais grande par son importance,—méritent, dis-je, d'arrêter tout autant l'attention que les ports dans les Provinces maritimes et autres provinces de l'Est.

Encore une fois, je tiens à mettre en regard, pour l'information du comité, les dépenses faites dans ces divers ports, pour travaux publics. Les chiffres que je vais citer, je les ai pris, non pas dans les Livres bleus, mais dans le journal "Province", de Vancouver, qui déclare les avoir emprun-

tés au "Free Press", d'Ottawa, feuille qui n'est certainement pas mal disposée à l'endroit du Gouvernement. Ce journal donne les chiffres pour les années écoulées de 1899 et 1908. Je craindrais d'abuser de la patience du comité en les citant tous; aussi je n'indiquerai que les totaux, comme il suit: Dans les ports de Montréal et de Québec, de Port-Arthur, de Fort-William, de Depot-Harbour, de Midland, de Port-Colborne, de Kingston, de Sydney (N.-E.), de Saint-Jean, et d'Hlifax il a été dépensé depensé depuis 1899, $7,396,446. Dans les ports de Victoria et Vancouver, durant le même laps de temps, il a été dépensé la somme magnifique de $256,178. Je déclare qu'en toute justice, abstraction faire des attaches politiques, le Gouvernement devrait voter un crédit, non seulement pour Victoria, mais aussi pour Vancouver. Des compagnie de navigation maritime ont des navires faisant le service entre ces endroits et le Mexique, l'Australie, la Chine et la Californie. En outre, nous avons les steamers de la ligne "China Mutual", qui viennent de la Grande-Bretagne, nous avons des rouliers indépendants et nous avons également tout le commerce du nord jusqu'au Yukon et aux ports septentrionaux de la Colombie-Anglaise. Je demande justice pour la population de cette province. En constatant qu'il a été dépensé $7,000,000 dans l'espace de dix années, sur les ports de l'Est, contre $250,000 dans la Colombie-Anglaise, on n'est pas surpris d'entendre la population de cette province affirmer que le traitement dont elle est l'objet de la part du gouvernement fédéral est presque insupportable. Quand on voit le comité voter d'un cœur léger $600,000, pour la canalisation de rapides en vue de relier un lac à la ville de Winnipeg, qui n'a pour toute marine que des chariots d'immigrants, on ne peut s'empêcher de condamner pareille conduite. Si le Gouvernement ne peut régler plus sagement les dépenses, il ferait mieux de remettre à quelqu autre les cordons de la bourse.

M. BRADBURY: Je suis un peu surpris de la nature des observations faites par l'honorable député de Victoria relativement à l'amélioration des rapides de Saint-André. J'approuve ce qu'a dit le ministre au sujet de la nécessité de ces travaux. Ils sont très nécessaires et rendront de grands services, non seulement en ce qui regarde la ville de Winnipeg, mais aussi celle de Selkirk, et le commerce des lacs. J'approuve cette dépense, mais je prie le ministre de compléter le pont. Les municipalités dans le voisinage sont très pauvres, et absolument hors d'état de le compléter par elles-mêmes. Si le Gouvernement ne le complète pas, il ne sera pas terminé, et les sommes dépensées par l'Etat antérieurement l'auront été en pure perte. On m'informe que la construction de ces deux approches entraînera une dépense de $75,000. Ces municipalités sont hors d'état de contribuer pareille somme. Durant les élections, les colons établis le long de la rivière ont été amenés à croire qu'on leur construirait ce pont, et je prie le ministre de prendre des mesures pour le parachever.

L'hon. M. PUGSLEY: L'honorable membre me permettra-t-il de lui donner un conseil qui peut avoir son utilité. Dans le Nouveau-Brunswick, le gouvernement provincial a construit nombre de ponts d'acier sans demander au gouvernement fédéral de contribuer un seul sou. Au Manitoba, le gouvernement provincial, à ce que je crois, ne vient guère en aide aux municipalités. Voici un cas dans lequel le Gouvernement fédéral élargit ce pont moyennant une forte dépense en vue de venir en aide aux municipalités; et il n'est nullement impossible, j'imagine, que le gouvernement provincial du Manitoba, une fois son attention attirée de ce côté, consente à coopérer avec notre Gouvernement pour l'établissement de ce pont. Je ferai également observer que le gouvernement de Québec et celui du Nouveau-Brunswick se concertent avec le gouvernement fédéral en vue de la construction d'un pont à Métapédia, sur la rivière Ristigouche, et que le gouvernement de Québec se concerte avec nous en vue de la construction d'un pont sur la rivière Ottawa, à Chapleau. Il est vrai que ce sont là des ponts interprovinciaux; mais c'est une raison de plus pour que le gouvernement du Manitoba contribue à la construction de ce pont, qui est situé en entier dans les limites de la province du Manitoba.

Je ne dis pas qu'il a été pris une décision par notre Gouvernement en ce qui regarde les approches. La question ne m'a pas été soumise d'une manière formelle. Quand l'honorable membre a signalé la chose, j'ai été un peu surpris d'apprendre que les municipalités comptaient sur nous pour l'établissement des approches. Au reste, l'affaire sera mise à l'étude, mais pour le moment je ne suis pas en mesure de donner de grandes espérances à l'honorable député à cet égard.

M. SAM. HUGHES: Ne se trouve-t-il pas de vastes étendues de terres excellentes à l'est du lac Winnipeg?

L'hon. M. PUGSLEY: Je crois qu'il s'y trouve de belles forêts, et dès lors le sol doit être de bonne qualité. Qu'on me permette de dire un mot à l'égard de la plainte formulée par l'honorable représentant de Victoria (M. Barnard), dans l'intérêt de cette ville. Si l'honorable député avait examiné ce que nous faisons pour la Colombie-Anglaise, il n'aurait guère, je pense, jugé opportun de se plaindre. Je suis tout aussi fortement que lui pénétré de l'importance des ports de Vancouver et de Victoria, et de l'opportunité d'y

faire une large dépense de fonds publics. Pendant la dernière session du Parlement, sur les instances de l'honorable M. Templeman, qui était alors comme il est encore aujourd'hui le représentant de cette province dans le ministère, il fut voté des crédits en vue de l'amélioration du port. Il fut exécuté d'importants travaux de dragage, et en ce moment même nous avons en plein fonctionnement dans le port de Victoria le dragueur "Mudlark" et le puissant dragueur récemment construit par le Gouvernement. Une très grande partie du crédit voté à la dernière session, sinon la totalité, sera dépensée avant la fin du présent exercice financier à faire précisément le travail qui, au dire de l'honorable membre, devrait être fait dans le port de Victoria.

M. BARNARD: D'après les renseignements que j'ai obtenus au département, la moitié seulement de la somme votée l'année dernière aurait été dépensée, et le reste deviendrait caduc.

L'hon. M. PUGSLEY: Ce qu'on a, sans doute, dit à l'honorable membre c'est que c'était là l'état de la dépense au 31 décembre dernier. Depuis cette date les deux dragueurs ont été maintenus en activité, et ils vont poursuivre le travail. Nous allons demander le vote des sommes nécessaires pour solder la dépense jusqu'à la fin du présent mois.

M. BARNARD: Ces travaux accapareront-ils le crédit du dernier exercice?

L'hon. M. PUGSLEY: Pas tout à fait probablement. Si l'honorable membre veut se reporter au crédit pour dragage, il constatera que nous avons inscrit une somme de $125,000 pour dragage dans la Colombie-Anglaise. En outre du nouveau dragueur acheté en Allemagne, nous allons avoir à l'œuvre quatre dragueurs dans cette province : Le "Pooley", le "King-Edward". l'"Ajax" et le "Mudlark". Ce sont tous là des ports très importants. Que l'honorable membre ne perde pas de vue que l'achat de ces dragueurs par le Gouvernement entraîne une très lourde dépense. Bien entendu, les frais d'exploitation, en régie seront beaucoup moins onéreux qu'ils ne le sont sous le régime de l'adjudication à forfait dans l'Est du Canada. N'oubliez pas que nous avons acheté de l'Allemagne. —et je suis bien aise de savoir qu'il est arrivé sans encombre dans la Colombie-Anglaise après un trajet de 15,000 milles— un dragueur qui sera le meilleur que nous ayons au Canada, sa capacité étant de 1,000 verges cubes à l'heure.

M. HUGHES: Quel sorte de drague est-ce là?

L'hon. M. PUGSLEY: Une drague suceuse.

M. CROCKET: Combien a-t-elle coutée?

L'hon. M. PUGSLEY: La somme de $250,000, livrée dans la Colombie-Anglaise. Nous ne payons pas un dollar tant qu'elle n'a pas été livrée, mise à l'épreuve et trouvée parfaite. A mon avis, c'est un excellent placement pour le Canada et particulièrement avantageux en ce qui regarde la Colombie-Anglaise. Nous avons aussi l'" Ajax " qui a été bâti à Toronto, ce sont là deux des plus beaux dragueurs que le Gouvernement se soit encore procurés, et les deux vont opérer dans la Colombie-Anglaise.

M. HUGHES: L'"Ajax " est-il une drague suceuse?

L'hon. M. PUGSLEY: Non, une drague à cuiller emmanchée.

M. CROCKET: Combien a-t-elle coûté?

L'hon. M. PUGSLEY: A peu près $125,000. Le manche de la cuiller est de huit verges de longueur; mais, bien entendu, sa capacité est beaucoup moindre que celle des autres.

M. HUGHES: Jusqu'à quelle profondeur l'"Ajax" peut-il opérer?

L'hon. M. PUGSLEY: Jusqu'à 35 ou 40 pieds. Nous allons continuer de draguer le port de Victoria. Un citoyen de cette ville et aussi le ministre du Revenu de l'intérieur, m'ont signalé la nécessité de faire sauter les rochers. Il a été fait un certain travail de cette nature, l'année dernière, et au moyen de l' "Ajax" nous avons enlevé les débris ainsi obtenus. Nous nous proposons de creuser l'entrée jusqu'à une profondeur suffisante pour recevoir les steamers qui pénètrent dans le port intérieur. En ce qui regarde Vancouver, le Gouvernement est heureux d'apprendre, comme le sont aussi sans doute les membres de la députation, que Vancouver se développe avec une rapidité merveilleuse. J'ai été heureux d'apprendre des citoyens de Vancouver qui sont venus me voir, que dans False-Creek seulement, dans le cours de l'année dernière, il était entré 600,000 tonnes de marchandises. C'est l'indice d'un merveilleux progrès. Vancouver est évidemment destiné à devenir l'une des villes les plus considérables du Canada, à devenir l'égale avant bien des années, suivant toute probabilité humaine, de la ville de Montréal. Nous sentons qu'il est de notre devoir de rendre sûr le port de Vancouver. Jusqu'à ces derniers temps, on le considérait sûr, un excellent port. Mais la tendance est à la construction de navires plus grands. Le nombre des navires passant par l'anse de Burrard et traversant les détroits augmente; il se produit encombrement du trafic et de là vient le danger.

J'ai ordonné de faire l'exploration complète des détroits, de l'écueil de Parthia et d'un autre écueil à cet endroit en vue de nous rendre compte de ce qu'il est nécessaire d'exécuter pour l'amélioration du port. Une fois cette exploration faite les travaux de

dragage pour l'élargissement des détroits et l'enlèvement des écueils, ne souffrira guère de retard, nous l'espérons, et les navires du plus fort tonnage pourront se rendre jusqu'à Vancouver en toute sûreté. Il nous faut faire de la place pour le trafic dans False-Creek; j'ai donné ordre que, le plus tôt possible—et j'ai confiance que le retard ne sera pas très grand—qu'un des dragueurs que nous avons actuellement dans les eaux de la Colombie-Anglaise soit appliqué à l'approfondissement de l'entrée de False-Creek, et à rendre parfaitement sûre cette partie du port de Vancouver. Nous comptons maintenir nos dragueurs en activité durant la présente saison et les intérêts de Vancouver et de Victoria seront bien surveillés. La nécessité de ces travaux nous a été fortement représentée par mon honorable collègue le ministre du Revenu de l'intérieur (M. Templeman); nous nep erdrons pas de vue ses représentations.

Il se trouve dans la Colombie-Anglaise un autre grand ouvrage dont nous poursuivons l'exécution: l'amélioration du fleuve Fraser. C'est surtout en vue de cette entreprise que le dragueur "Fielding" a été acquis. A New-Westminster, il se trouve de très grandes scieries, et sur le cours supérieur de la rivière Fraser, de vastes et beaux massifs forestiers. La quantité de bois qui descend le cours du Fraser est énorme, mais ce n'est rien en comparaison de ce qui descendra dans un avenir rapproché. Nous prenons des mesures pour faire du fleuve Fraser, depuis New-Westminster jusqu'à la mer, un canal maritime pour les navires du plus fort tonnage abordant aux ports de la Colombie-Anglaise. Nous allons exécuter ces travaux aussi rapidement que l'état des finances le permettra. Bien entendu, il faut tenir compte de l'état des finances. Mais les honorables membres qui représentent la Colombie-Anglaise et les habitants de cette province peuvent être assurés que le Gouvernement se rend vivement compte de la nécessité d'améliorer le Fraser et les ports de Victoria et de Vancouver, ainsi que celui de Nanaïmo et autres le long du littoral.

M. BRADBURY: Sans doute le ministre (M. Pugsley), n'a voulu induire personne en erreur; mais il a exprimé le regret de ce que le gouvernement du Manitoba aurait fait si peu de chose pour les municipalités.

Je tiens à lui dire que le gouvernement du Manitoba fait tout en son pouvoir pour venir en aide aux municipalités. Le gouvernement fédéral, en établissant une nombreuse colonie, sur les bords du lac Winnipeg, sur des terres presque inhabitables, a imposé de lourdes dépenses au gouvernement de la province. L'an dernier, il a dépensé $10,000 ou $15,000 pour faire niveler le pays à l'ouest du lac Winnipeg. J'ai toujours trouvé le gouvernement provincial disposé à faire tout en son pouvoir pour secourir ces colons. Le revenu de la province n'est pas considérable et si les autorités fédérales donnaient au Manitoba ce qui lui appartient, tout irait bien. Je ne vois pas qu'il y ait lieu pour moi de m'adresser au gouvernement du Manitoba, car il est incapable, dans le moment, de faire les dépenses nécessaires pour les approches aux deux extrémités du pont. Je demande au Gouvernement de se charger de l'entreprise et de tenir les promesses faites, par son candidat, à la dernière élection.

M. J. D. TAYLOR: Quel sera le coût total de ce pont?

L'hon. M. PUGSLEY: Je n'ai pas ici le coût du pont, séparément. Pour l'installation électrique, le pont, les ouvrages en acier, les ateliers de construction et de réparation et le barrage mobile, le coût total était d'environ $540,000. C'est le prix stipulé dans le marché.

M. ROCHE: De quel chiffre le coût des travaux aux rapides Saint-André a-t-il été augmenté par suite des changements dans le devis? Je crois qu'on a changé les entrepreneurs et le devis. Le ministre peut-il dire pourquoi le premier entrepreneur a été libéré de son marché, quelle somme il a reçue, et l'excédent des dépenses occasionnées par le changement dans le devis?

L'hon. M. PUGSLEY: Cela a eu lieu il y a plus de quatre ans. Je crois avoir donné toutes ces explications l'an dernier, et mon honorable ami les trouvera dans les "Débats." Je crois que l'entreprise avait été adjugée à MM. Kelly frères, qu'ils ont été incapables de l'exécuter et que certains changements ont été apportés dans les dévis. Mes renseignements sont, qu'après l'adjudication des travaux à MM. Kelly frères, au mois de juillet 1900, le Gouvernement constatant la lenteur avec laquelle les travaux avançaient; que les prix de série stipulés dans le marché étaient excessivement élevés et que l'ingénieur en chef refusait d'accepter ces mêmes prix de série pour les travaux supplémentaires. Le ministre des Travaux publics fut autorisé à discontinuer les travaux d'après le plan original, à résilier le marché, à remettre le dépôt de garantie aux entrepreneurs et de payer le prix des travaux faits. Les entrepreneurs demandèrent $246,000, mais cette réclamation fut considérablement diminuée. Je crois que l'affaire fut soumise à l'arbitrage et que $137,911 furent accordés aux entrepreneurs.

M. BRADBURY: Quel a été le coût total des travaux exécutés aux rapides?

L'hon. M. PUGSLEY: Ils coûteront probablement un million et quart, quand ils seront finis.

Améliorations dans le port de Saint-Jean, $475,000.

M. DANIEL: Le ministre peut-il dire comment il se propose d'employer cet argent?

L'hon. M. PUGSLEY: Il sera employé au prolongement du quai, du côté ouest du port, et à des travaux de dragage.

M. DANIEL : Une partie du crédit sera-t-elle consacrée à la baie Courtenay?

L'hon. M. PUGSLEY : Je n'en suis pas certain; tout dépendra de ce que décidera le Grand-Tronc-Pacifique au sujet de son terminus dans les Provinces maritimes, et de l'endroit exact où il sera situé, dans la ville de Saint-Jean. La compagnie m'a informé que la baie Courtenay est le seul endroit où elle peut fixer un terminus à Saint-Jean.

M. DANIEL : Que deviendront les marchés que le ministre a passés ou a déclaré avoir passés, l'automne dernier, pour des travaux de dragage dans la baie Courtenay?

L'hon. M. PUGSLEY : Le ministre n'a pas déclaré avoir passé des marchés pour des travaux de dragage dans la baie Courtenay. Mon honorable ami tire cela de sa tête.

M. DANIEL : Je vais citer ses propres paroles.

Le 21 octobre dernier, le " Daily Telegraph " rapportait un discours qu'il avait prononcé à Little-River, et dans lequel il disait:

Comme résultat des travaux exécutés ...

Il veut parler des forages et des études faits dans la baie Courtenay.

... il sera possible de creuser un chenal de 800 pieds de largeur, de manière à ce que les gros navires puissent mouiller à cet endroit et recevoir tous les produits apportés par le Transcontinental. C'est une des plus merveilleuses découvertes faites à Saint-Jean. Elle est plus précieuse qu'une mine de diamants, parce qu'une mine de diamants s'épuise avec le temps, mais la valeur de cette découverte ne fera qu'augmenter avec les années et fournir de l'emploi à des centaines de citoyens. J'ai demandé des soumissions pour l'exécution de ces grands travaux qui seront commencés bientôt.

Plus loin, il dit encore:

Grâce à ce crédit....

Il s'agit du crédit voté à la dernière session.

... la loi m'autorise à demander des soumissions, à adjuger les travaux et à demander les crédits nécessaires au Parlement.

L'hon. M. PUGSLEY : La prétention de l'honorable député était que j'avais déclaré que j'avais passé des marchés pour ces travaux. Il ne l'a pas prouvé.

M. DANIEL: Voici maintenant le propre journal de l'honorable ministre, le "County News " qui a publié un plan de la baie Courtenay, des travaux projetés, des nouveaux quais qu'on devait y construire et du dragage qui devait être fait du côté ouest de la baie, le tout préparé par son propre ingénieur, M. Louis Coste, du département des Travaux publics, et à ce propos, il disait:

Ceci est le plan des travaux que le département des Travaux publics se propose de faire dans le port. Un contrat pour le dragage de dix millions de verges cubes dans le port de Saint-Jean vient d'être passé par l'honorable William Pugsley et les travaux vont commencer immédiatement.

L'hon. M. PUGSLEY: Qui dit cela?

M. DANIEL : Je suppose que le ministre en est responsable. C'est dit en toutes lettres dans son propre journal. Non satisfait des cinq journaux quotidiens de Saint-Jean qui appuyaient sa candidature, il avait senti le besoin d'en publier un sixième—hebdomadaire, je crois. Cette déclaration y est publiée en gros caractères, très voyants et elle a été répandue à profusion dans tout le comté. Je ne crois pas que le ministre l'ait jamais contredite. Il en a retiré tous les avantages possibles.

L'hon. M. PUGSLEY: Le ministre a rapporté exactement ce qui en etait.

M. DANIEL: La déclaration que je viens de lire était-elle vraie ou fausse?

L'hon. M. PUGSLEY: Si l'honorable député veut bien me demander ce qui s'est passé, je me ferai un plaisir de le lui dire.

M. DANIEL: Je vais relire la déclaration, et je lui demanderai si elle est vraie ou fausse:

Ceci est le plan des travaux que le département des Travaux publics se propose de faire dans le port. Un contrat pour le dragage de dix millions de verges cubes dans le port de Saint-Jean vient d'être passé par l'honorable William Pugsley et les travaux vont commencer immédiatement.

Je demande au ministre si cela est vrai ou faux.

L'hon. M. PUGSLEY: Quand mon honorable ami aura fini, je lui répondrai.

M. DANIEL: Je permets au ministre de m'interrompre pour me dire ce qu'il y avait de vrai dans cette déclaration.

L'hon. M. PUGSLEY: J'ai dit à Saint-Jean, exactement ce qui en était. Mon honorable ami se rappelle qu'il était très sceptique quand on lui parlait de la possibilité de creuser la baie Courtenay.

M. DANIEL: Jamais.

L'hon. M. PUGSLEY: Je crois qu'il disait aux électeurs que cela prendrait cinquante ans.

M. DANIEL: Non.

L'hon. M. PUGSLEY: Se rappelle-t-il que je lui reprochais de mesurer le temps comme sous l'ancien régime conservateur

alors que cent ans représentaient à peu près dix années de l'ère présente et que cinquante alors, équivalaient à cinq ans sous le régime actuel. Pour l'information de mon honorable ami qui me paraît bien mal renseigné, je lui rappellerai que j'ai dit aux électeurs qu'à la dernière session du Parlement un crédit avait été voté pour des améliorations dans le port de Saint-Jean et que la baie Courtenay faisant partie du port, j'étais autorisé à demander des soumissions pour faire creuser la baie Courtenay aussi bien que la partie ouest du port. J'ai dit que j'avais demandé des soumissions pour les travaux de dragage.

M. CROCKET: Et les aviez-vous demandées?

L'hon. M. PUGSLEY: Oui. J'ai ajouté que j'en avais reçu, que j'avais conseillé à mes collègues d'accepter la plus basse et que l'affaire était actuellement soumise au conseil des ministres.

M. DANIEL: Le ministre vient de dire qu'au cours de la campagne électorale j'avais parlé du temps considérable qu'il faudrait pour creuser la baie Courtenay. Je sais parfaitement que le ministre m'a attribué des déclarations dans ce sens et que les journaux à sa dévotion les ont répétées, mais je sais aussi que je ne les ai jamais faites. C'est un des moyens qui ont été employés dans l'intérêt du ministre et peut-être par le ministre lui-même, mais qui manquaient de cette véracité virile qu'on est en droit d'attendre d'un ministre de la couronne.

L'hon. M. PUGSLEY: En quoi la véracité virile se la véracité ordinaire?

M. DANIEL: Il faut peut-être faire une exception en temps d'élection. On accorde alors toujours un peu plus de lattitude. Je n'ai aucun doute qui si j'avais le temps de parcourir ce discours je trouverais le passage où il est dit que des soumissions avaient été reçues et acceptées pour ces travaux. Dans tout les cas, cela est dit en toutes lettres dans le propre journal du ministre, le "County News".

L'hon. M. PUGSLEY: Ce n'est pas le propre journal du ministre.

M. DANIEL (lisant):

Nous faisons des travaux considérables sur la rivière Mission, nous dépensons des millions pour le dragage et nous nous proposons de demander au Gouvernement de faire exécuter ces travaux.

Il s'agit du creusage de la baie Courtenay. Le ministre peut-il nous dire s'il a demandé au Gouvernement de continuer les travaux dans la baie Courtenay et le Gouvernement, par le ministère des Travaux publics entend les poursuivre et les mener à bonne fin?

L'hon. M. PUGSLEY: Je me ferai un plaisir de renseigner mon honorable ami. J'ai représenté à mes collègues dans le cabinet la nécessité de ces travaux, à la condition, toutefois, qu'un arrangement soit conclu avec la compagnie du chemin de fer du Grand-Tronc-Pacifique, pour l'installation du terminus à la baie Courtenay. Naturellement, à moins que cette question ne soit définitivement réglée, je ne puis pas demander à mes collègues de continuer ces travaux, mais pour l'information de mon honorable ami, je lui dirai, et il apprendra sans doute avec plaisir, que le Grand-Tronc-Pacifique m'a fait savoir qu'il considérait la baie Courtenay comme offrant tous les avantages nécessaires pour un terminus.

M. HUGHES: Par écrit?

L'hon. M. PUGSLEY: Oui.

M. CROCKET: Quand cette promesse a-t-elle été faite au ministre?

L'hon. M. PUGSLEY: L'automne dernier. La compagnie était enchantée d'apprendre par les forages exécutés par le département des Travaux publics, que le fond de la baie Courtenay que tout le monde, y compris les autorités de Saint-Jean et le gouvernement provincial, croyait en roc solide, était simplement un dépôt de vase et de sable, et qu'à l'aide d'un dragage facile, nous pouvions obtenir une profondeur de 32 à marée basse. Après avoir fait cette constatation la compagnie me donna l'assurance qu'elle considérait la compagnie Courtenay comme très avantageusement située pour l'installation d'un terminus sur une grande échelle. Mon honorable ami comprend qu'une aussi vaste entreprise demande un certain temps. Tout ce que je puis dire c'est que l'affaire est soumise au conseil des ministres, mais je ne puis pas dire quelle décision il prendra.

M. DANIEL: C'est à peu près l'attitude que j'ai prise durant la campagne électorale et c'est cette attitude que le ministre me reprochait et dont il se moquait. Il ne voulait pas entendre parler de délai; il prétendait qu'il fallait absolument exécuter ces travaux immédiatement, sans attendre que le Transcontinental fût arrivé à Saint-Jean. Dois-je comprendre que le ministre dit qu'il ne se propose pas de faire exécuter les travaux dans la baie Courtenay cet été?

L'hon. M. PUGSLEY: Pas immédiatement.

M. CROCKET: Il me semble que le ministre a dit qu'il avait demandé des soumissions pour du dragage dans la baie Courtenay.

L'hon. M. PUGSLEY: En effet.

M. CROCKET: Et qu'aucune n'avait été acceptée. Peut-il nous dire pourquoi?

L'hon. M. PUGSLEY: Elles n'ont pas été acceptée, pour ce qui concerne la baie Courtenay, mais elles l'ont été pour les autres parties du port. Le Gouvernement

n'a pas encore décidé de faire exécuter les travaux dans la baie Courtenay.

M. CROCKET: Néanmoins, le ministre s'est cru autorisé à demander des soumissions pour ses travaux, en pleine campagne électorale.

L'hon. M. PUGSLEY: Oui, à cette époque il s'y croyait autorisé.

M. CROKET: Pour des travaux que le Gouvernement ne se croit pas excusable de faire exécuter. J'aimerais à connaître le chiffre des soumisions.

L'hon. M. PUGSLEY: La plus basse soumission pour du dragage dans la baie Courtenay et aussi dans la partie ouest du port, était de 35 cts par verge cube; si les travaux dans la baie Courtenay étaient faits avec une drague hydrolique et si les déblais étaient déposés en arrière du mur de revêtement, le prix serait de 25 cents par verge cube. Le prix demandé pour le dragage dans la partie ouest, près de la barre, est de 50 cents et ailleurs de 35 cents. Le prix de l'ensemble des travaux a été fixé à 39½ cents, par verge cube. La soumission suivante, était aussi de 39½ cents, de sorte que pour les travaux dans la baie et dans la partie ouest, elle était un peu plus élevée. La 3e soumission était de 74 et 75 cents par verge cube.

M. CROKET: D'après ces soumissions à quel prix se seraient élevés les travaux dans la baie Courtenay?

L'hon. M. PUGSLEY: Avec une drague hydrolique, à 25 cents par verge cube, le prix serait de $2,000,000. Par les procédés ordinaires, le prix serait plus élevé.

M. CROCKET: Dois-je comprendre que le ministre a demandé des soumissions pour des travaux devant coûter $2,000,000, travaux que le Gouvernement ne croit pas devoir faire exécuter?

L'hon. M. PUGSLEY: Je n'ai jamais dit cela, j'ai dit que le Gouvernement ne se proposait pas de les faire exécuter immédiatement.

M. CROCKET: J'avais compris que le ministre disait que le Gouvernement ne se croyait pas excusable d'entreprendre un travail de cette importance.

L'hon. M. PUGSLEY: Je ne crois pas m'être servi de cette expression.

M. CROCKET: Quoi qu'il en soit, le Gouvernement ne les fait pas exécuter, bien que le ministre ait demandé des soumissions pour une entreprise de $2,000,000, qui devait être adjugée au plus bas soumissionnaire. Y était-il autorisé par un décret du conseil, ou a-t-il agi de sa propre autorité, en sa qualité de ministre?

L'hon. M. PUGSLEY: Sous sa propre autorité et en vertu du crédit voté l'an dernier.

M. CROCKET: Quand ces soumissions ont-elles été demandées?

L'hon. M. PUGSLEY: Dans le cours du mois de septembre dernier.

M. CROCKET: Le ministre ne peut-il pas préciser davantage? Je désirerais avoir la date exacte.

L'hon. M. PUGSLEY: Je vous la donnerai plus tard.

L'hon. M. EMMERSON: En supposant que cette entreprise dût coûter $2,000,000, serait-elle exécutée dans une seule année, ou répartie sur un certain nombre d'années?

L'hon. M. PUGSLEY: Il faudrait cinq ou six ans.

M. CROCKET: Alors, elle pourra servir pour une autre élection.

M. DANIEL: Le ministre doit faire erreur, car l'an dernier il disait que le Grand-Tronc serait à Saint-Jean au mois de septembre 1912, et qu'il hâtait ces travaux autant que possible, pour être en état de recevoir le grain quand le convoi du Grand-Tronc arriverait. Après cela, je crois qu'il ne faudra pas trop se fier aux promesses que le ministre pourra faire avant les prochaines élections.

L'hon. M. PUGSLEY: L'honorable député ignore-t-il qu'il est possible de faire beaucoup pour le trafic, avant que les travaux soient complètement terminés, tout comme dans la partie ouest?

M. CROCKET: L'honorable ministre sait-il à quelle date expirait le délai pour la réception de ces soumissions?

L'hon. M. PUGSLEY: Une date quelconque du mois d'octobre.

M. HUGHES: Avant le 26?

L'hon. M. PUGSLEY: Oui.

M. RHODES: Ces soumissions étaient-elles accompagnées d'un chèque certifiée?

L'hon. M. PUGSLEY: Oui.

M. RHODES: Je suppose que ces chèques ont été retournés.

L'hon. M. PUGSLEY: Non, car une partie des travaux a été adjugée.

M. CROCKET: Le ministre a-t-il par devers lui les annonces demandant ces soumissions?

L'hon. M. PUGSLEY: Non.

M. DANIEL: Que paie-t-on à la compagnie qui fait actuellement du dragage en bas de la barre Beacon?

L'hon. M. PUGSLEY: 39½ par verge cube; on n'a jamais fait faire de travaux semblables pour un prix aussi modique dans le port de Saint-Jean.

M. DANIEL: Je le crois. Avez-vous des inspecteurs sur ces travaux?

L'hon. M. PUGSLEY: Oui, non seulement l'ingénieur ordinaire, mais aussi des inspecteurs.

M. DANIEL: Qui fait partie de cette compagnie de dragage?

L'hon. M. PUGSLEY: Je l'ignore; M. Moore en est le président.

M. DANIEL: M. John E. Moore?

L'hon. M. PUGSLEY: Oui.

M. CROCKET: Est-ce le même qui était associé avec le ministre pour l'achat du journal " Telegraph "?

L'hon. M. PUGSLEY: C'est assez difficile à faire.

M. CROCKET: Le ministre n'a rien à répondre à cela?

Améliorations au port de Tiffin, $125,000.

M. WRIGHT: Combien a-t-on dépensé à Tiffin, jusqu'aujourd'hui et quel sera le prix total de ces travaux?

L'hon. M. PUGSLEY: Nous avons obtenu l'an dernier un crédit de $125,000 et le 1er décembre nous avions dépensé $119,080.

M. WRIGHT: Quel sera le coût total des travaux de dragage à cet endroit?

L'hon. M. PUGSLEY: C'est assez difficile à dire, mais les travaux, une fois terminés, coûteront probablement un demi-million de dollars. Nous voulons, si c'est possible, que le 1er octobre prochain, les travaux soient assez avancés pour que les navires se rendent jusqu'aux élévateurs du G.T.P. Il restera encore à faire d'autres travaux qui dureront plusieurs années. Le G.T.P. travaille à installer des facilités terminales à cet endroit et prend des mesures pour pouvoir emmagasiner 10,000,000 de boisseaux de grain.

M. W. WRIGHT: Bien que le canal de la vallée du Trent ne relève pas du département des Travaux publics je me permettrai d'appeler l'attention du ministre sur le fait que les travaux à l'extrémité ouest, justement à l'endroit où devront accoster les gros navires, seront probablement exécutés sous la direction du département des Travaux publics. Le ministre prend-t-il des mesures pour être prêt quand les travaux seront terminés. Les gros navires devront accoster à cet endroit, à l'entrée du canal.

L'hon. M. PUGSLEY: La question est à l'étude.

M. LENNOX: Le ministre des Chemins de fer m'a assuré qu'on n'avait pas encore décidé à quel endroit le canal ira rejoindre la baie Georgienne. La route de la rivière Severn a été étudiée, ainsi que celle de la rivière Nottawasaga, et le ministre, avant de prendre une décision, s'est engagé à m'avertir, pour qu'une députation aille le trouver.

L'hon. M. PUGSLEY: Malgré cela, il n'est peut-être pas mal que les ministres, de leur côté, étudient aussi la question.

M. LENNOX: J'espère que le ministre ne demande pas ce crédit dans l'intention de faire exécuter les travaux, avant qu'une décision finale ait été prise, quant à la sortie du canal.

L'hon. M. PUGSLEY: Mon idée serait que les navires pussent aller dans les deux ports de Midland et de Tiffin.

M. LENNOX: Toujours en supposant, ce qui n'est pas encore démontré, que la route de Severn est adoptée.

M. HUGHES: C'est le Grand-Tronc et non le Gouvernement qui construit l'élévateur à Tiffin. La compagnie construit une double voie depuis Midland et Tiffin jusqu'à la ligne principale. Cet élévateur n'est pas destiné aux navires du canal, mais aux convois du Grand-Tronc. Le Gouvernement exécute ces travaux dans le port de Victoria, où le C.P.R. construit des élévateurs, ainsi qu'à Tiffin, pour se rendre aux désirs de la compagnie, en accommodant les navires.

L'hon. M. PUGSLEY: C'est cela.

M. BRADBURY: Le ministre a-t-il reçu des plaintes des colons établis sur les bords du lac du Bonnet, au sujet d'un pont construit par la ville de Winnipeg et qu'on dit si bas, qu'à l'eau haute, il y a à peine trois pieds entre le pont et le niveau de l'eau.

L'hon. M. PUGSLEY: L'ingénieur du district a demander un rapport.

Améliorations au port de Victoria, $150,000.

M. BARNARD: Le Gouvernement ne pourrait-il pas changer le nom de ce port?

L'hon. M. PUGSLEY: Le port de Victoria a été choisi par le Pacifique-Canadien et j'ignore s'il y aura des objections à en changer le nom. La question mérite d'être étudiée.

M. HUGHES: C'est le nom d'un ancien bureau de poste.

M. BARNARD: Le ministre me promet-il qu'il se servira de son influence auprès du Pacifique-Canadien ou des autorités postales pour faire changer ce nom qui pourrait donner lieu à de la confusion.

L'hon. M. PUGSLEY: On dit qu'une rose, sous tout autre nom donnerait le même parfum.

M. BARNARD: Alors, pourquoi n'en serait-il pas de même pour le port Victoria?

L'hon. M. PUGSLEY: C'est possible; j'y penserai.

M. LENNOX: Le ministre s'occupera-t-il aussi de la question de savoir s'il ne conviendrait pas de changer le nom de Victoria (C.-A.)?

M. BARNARD: Si mon honorable ami désire discuter cette question, je suis prêt. Victoria est la capitale de la Colombie-Anglaise et la plus ancienne ville de la province.

L'hon. M. PUGSLEY: Je n'oserais pas changer le nom de Victoria, (C.-A.).

M. HUGHES: La ville de Victoria-Harbour est très ancienne et je doute fort que ses habitants consentent à en changer le nom.

M. WRIGHT: C'est là que Champlain est débarqué quand il a visité cette région, il ya 300 ans. C'est probablement une des plus anciennes places du Canada, de beaucoup plus vieille que Victoria dans la Colombie-Anglaise. Combien a-t-on dépensé à Victoria-Harbour et quel sera le coût total des travaux?

L'hon. M. PUGSLEY: Nous avons calculé que ces travaux coûteront entre $300,000 et $400,000.

M. HUGHES: Le département va dépenser $1,000,000 à cet endroit.

L'hon. M. PUGSLEY: C'est possible, mais pas immédiatement. Passons aux crédits de la Nouvelle-Ecosse.

M. HUGHES: Plusieurs députés de la Nouvelle-Ecosse croyaient que ces crédits ne seraient pas discutés ce soir et je demanderai au ministre de lever la séance de comité.

M. A. K. MACLEAN: Il y a très peu de chose se rapportant à la Nouvelle-Ecosse, à peine $270,000. Nous avons voté $2,500,000 depuis un quart d'heure ou vingt minutes, et un certain nombre de députés de la Nouvelle-Ecosse désireraient, comme moi, en finir ce soir.

M. HUGHES: Je demande au ministre de revenir sur sa décision et de ne pas mettre ces crédits en discussion ce soir.

Ports et rivières de la Nouvelle-Ecosse, $279,310.

M. HUGHES: Je demande encore une fois au ministre de lever la séance, je considère que nous avons fait beaucoup d'ouvrage aujourd'hui.

L'hon. M. PUGSLEY: Nous pouvons très bien siéger encore une heure.

M. J. D. TAYLOR: Je me permettrai de faire observer que nous avons fait assez d'ouvrage pour cette nuit. Il n'est pas juste de nous obliger à voter des sommes considérables, à une heure aussi avancée. Nous sommes ici pour faire les affaires en hommes d'affaires.

L'hon. M. PUGSLEY: Il n'y a pas un seul crédit nouveau sur toute la liste.

M. HUGHES: Si nous avions prévu que le ministre entendait continuer et refuserait de lever la séance après le dernier crédit, plusieurs de ceux qui ont été votés auraient été discutés beaucoup plus sévèrement.

L'hon. M. PUGSLEY: Je suis certain de n'avoir fait aucune promesse de cette nature.

M. RHODES: L'honorable ministre a laissé entendre que, parce qu'il n'y a pas de crédits nouveaux dans le budget de la Nouvelle-Ecosse, il devra être voté rapidement. Avec toute la déférence possible, je dis qu'à mon point de vue, c'est une raison pour consacrer un certain temps à la discussion de ces crédits. Pour ce qui concerne le comté de Cumberland, il y a deux crédits qui paraissent bien isolés—un de $2,000 et un autre de $1,000; tandis que dans le budget de l'an dernier il y avait dix-sept crédits, formant une somme de $40,000. Je considèrerai de mon devoir de m'enquérir des raisons de cette différence entre le budget de l'an dernier et celui de cette année.

L'hon. M. PUGSLEY: Je me ferai un plaisir de donner toutes ces explications, ce soir même.

M. PRICE: Ce n'est pas raisonnable. Nous avons fait de notre mieux pour faciliter le vote des crédits, toute la journée, et je considère qu'il n'est pas juste de nous obliger de continuer à siéger à cette heure de la nuit.

M. LENNOX: L'honorable député de Lunenburg admet que nous avons voté plus de $2,000,000 en quelques minutes. De son côté le ministre prétend qu'il n'y avait pas d'entente d'un ajournement après le vote de ces crédits. Bien qu'il n'y ait pas eu d'entente formelle, je suis convaincu que c'était l'opinion générale que le ministre se montrerait raisonnable s'il n'avait pas à se plaindre de nous. Il est maintenant une heure moins vingt, et tout dernièrement encore il a été reconnu que nous prolongeons nos séances trop tard dans la nuit. Il n'y a pas que les crédits à considérer. Plusieurs députés qui sont absents aimeraient à prendre part à la discussion de ces crédits et le ministre ne devrait pas insister pour les faire voter ce soir.

Nous avons fait une bonne journée, nous nous sommes montrés complaisants pour le ministre et j'espère qu'il consentira à ce que la séance du comité soit levée.

L'hon. M. PUGSLEY: Je n'ai pas à me plaindre de mes honorables amis de la gauche, mais j'avais promis à un certain nombre de députés que les crédits affectés à la Nouvelle-Ecosse seraient discutés ce soir.

M. HUGHES: Adoptons les item 1, 2 et 4, puis levons la séance.

L'hon. M. PUGSLEY: Très bien.

(Il est fait rapport de quelques résolutions).

L'hon. M. FIELDING propose que la séance soit levée.

M. HUGHES: Il n'y a pas d'affaires du Gouvernement pour lundi?

L'hon. M. FIELDING: Lundi est un jour consacré aux affaires d'initiative parlementaire.

(La motion est adoptée et la séance est levée à une heure moins dix minutes.)

CHAMBRE DES COMMUNES.

Lundi, 8 mars 1909.

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

ADOPTION D'UN RAPPORT DU COMITE DES ORDRES PERMANENTS.

M. G. E. McCRANEY (Saskatoon) propose:

Que le premier rapport du comité des ordres permanents déposé le 5 du courant, soit adopté.

Vendredi dernier, lors du dépôt de ce rapport, l'honorable chef de l'opposition a voulu savoir si les promoteurs du projet de loi seraient tenus de faire quelque chose. J'ai reçu la note suivante du secrétaire du comité des ordres permanents:

Il y a lieu d'informer la Chambre que, d'ordinaire, le secrétaire du comité des chemins de fer, lorsque le comité des ordres permanents présente des rapports spéciaux relativement à des avis jugés insuffisants, les signale à l'attention du président du premier comité, et j'imagine qu'on suivra cette ligne de conduite dans le présent cas lorsque le projet de loi sera mis en discussion.

M. R. L. BORDEN: La note renferme des renseignements qui ont quelque utilité, mais je ne suis pas porté à la croire absolument satisfaisante. Elle ne fait qu'exprimer l'opinion du secrétaire concernant l'observance d'une pratique que je ne juge pas suffisante. Le président du comité des chemins de fer devrait déclarer à la Chambre qu'il s'assurera que l'avis est régulier, lorsque ce projet sera soumis au comité. C'est tout ce que nous demandons.

M. McCRANEY: Je puis dire qu'après avoir reçu cette note du secrétaire du comité des ordres permanents, j'ai vu M. Hartney qui m'apprend qu'il prend note de toutes les affaires soumises au comité des ordres permanents, lorsqu'elles doivent être l'objet d'une attention spéciale, et qu'il se convainc que toutes les formalités ont été observées au préalable.

M. R. L. BORDEN: Si le président du comité des chemins de fer me donne sa parole, cela suffira.

M. GUTHRIE: Il est d'usage que le secrétaire du comité note les défectuosités ou les lacunes dans l'observance des ordres permanents ou du règlement et, avant qu'un projet soit présenté, il faut qu'on ait renoncé à se prévaloir de ces irrégularités ou qu'on ait accompli les formalités prescrites. Autrement, le comité ne passe pas à la discussion du bill.

M. R. L. BORDEN: Ces irrégularités sont signalées au comité, n'est-ce pas?

M. GUTHRIE: Pas au comité, mais à moi, en ma qualité de président, et le bill n'est pas mis à l'étude à moins qu'on n'ait rempli les formalités prescrites.

(La motion est adoptée.)

AVIS DE L'ELECTION D'UN NOUVEAU DEPUTE.

M. l'ORATEUR: J'ai l'honneur d'informer la Chambre que son greffier a reçu du greffier de la couronne en chancellerie un certificat constatant l'élection de M. Frederick Tennyson Congdon, dans le district électoral du territoire du Yukon.

1re LECTURE

De plusieurs projets de loi:

Le 1er (n° 93), déposé par M. Macdonell, concernant certains brevets;

Le 2e (n° 94), déposé par M. Boyer, concernant la compagnie de fabrication et de force motrice des Rapides des Cèdres;

Le 3e (n° 95), déposé par M. Lachance, tendant à constituer en corporation les "Royal Guardians";

Le 4e (n° 96), déposé par M. Burrell, concernant la compagnie du chemin de fer de la vallée de la rivière Chaudière;

Le 5e (n° 98), déposé par M. Aylesworth, tendant à modifier la loi de la cour d'échiquier;

Le 6e (n°99), déposé par M. Conmee, tendant à modifier la loi des chemins de fer.

DEPOT D'UN PROJET DE LOI SUR LES ASSURANCES.

L'hon. W. S. FIELDING (ministre des Finances) demande à présenter un projet de loi (n° 97) sur les assurances.

Ce projet ressemble beaucoup à celui dont la Chambre a été saisie à la dernière session et dont l'adoption a été retardée pour permettre un plus ample examen. Cependant, il en diffère sous quelques rapports. Le projet de loi de l'an dernier a fait l'objet d'une discussion et d'une enquête prolongées devant le comité des banques et du commerce et, au cours de cette enquête et de cette discussion, plusieurs propositions tendant à la modifier ont été faites. Nous avons eu l'avantage de profiter de cette enquête et des études supplémentaires qui ont eu lieu grâce à ce délai et, mieux éclairés, nous nous sommes efforcés de faire subir certaines retouches au projet de loi.

Je signalerai à la Chambre les différences notables entre le projet et celui de l'an dernier. Nous ne modifions pas les prescriptions actuelles concernant les compagnies d'assurance par cotisations. Le bill de l'an dernier renfermait un article relatif à ces compagnies, mais même si nous avions poursuivi l'étude du projet de loi, la disposition, telle que formulée, aurait été retranchée.

Les principales compagnies qui s'occupaient de ce genre d'affaires nous ont représenté qu'elles reconnaissaient la nécessité de renforcer leurs positions, qu'elles le faisaient à leur manière et désiraient avoir leurs coudées franches à cet égard. Nous savons que des efforts ont été tentés en ce sens-là; aussi n'avons-nous pas l'intention de faire subir aucune modification à la loi concernant ces compagnies.

La question des placements est probablement l'un des problèmes dont le comité s'est le plus occupé l'an dernier. Nous avons fait subir aux prescriptions relatives à ce sujet quelques retouches que je signalerai à la députation. L'article 60 du nouveau projet, est ainsi conçu:

Toute compagnie d'assurance sur la vie qui tient ses pouvoirs corporatifs ou quelques-uns d'eux d'une loi du parlement du Canada, ou qui relève de l'autorité législative du parlement du Canada, peut consacrer ses fonds ou toute partie de ses fonds à l'achat:

a) De débentures, d'obligations, de stocks ou d'autres valeurs émises ou garanties par le Gouvernement du Canada; ou émises ou garanties par le gouvernement du Royaume-Uni, ou d'une colonie ou dépendance du Royaume-Uni, ou émises ou garanties par le gouvernement d'un pays étranger ou d'un état formant partie d'un pays étranger, dans lequel pays ou état la compagnie exerce ou est sur le point de pratiquer l'assurance, si le conseil du Trésor a signifié son agrément de ces valeurs; ou d'une corporation municipale ou scolaire du Canada ou d'autre part où la compagnie exerce son industrie.

En substance, cette disposition est celle du bill de l'an dernier.

L'alinéa (b) (i) énumère au nombre des valeurs qui peuvent servir aux placements des fonds d'une compagnie:

Les obligations de toute compagnie dont les obligations sont garanties par un mortgage à des fiduciaires ou à une compagnie de fiducie, ou autrement, sur les immeubles ou autre actif de cette compagnie.

L'ancien bill exigeait que ces obligations eussent été émises depuis cinq ans au moins. Dans le présent projet de loi nous avons omis cette condition; si les obligations sont garanties par un mortgage, elles sont censées suffire et peuvent servir aux placements. L'ancien bill n'acceptait que les obligations d'une compagnie constituée en corporation dans un pays où la compagnie faisait l'assurance. Après le débat qui a eu lieu, nous avons supprimé cette restriction.

Le 2e alinéa du paragraphe (b) est ainsi conçu:

De débentures ou autres titres de créance de toute compagnie qui a exercé son industrie pendant une période d'au moins cinq ans avant la date de ces placements, pourvu qu'au cours de ladite période de cinq ans la compagnie n'ait omis nul versement d'intérêt sur ses débentures ou autres titres de créance.

L'ancien bill exigeait que ces débentures eussent été émises depuis sept ans. Le présent bill ne fixe une limite de temps que pour l'accomplissement des obligations de la compagnie qui émet les débentures, et non pour la durée de l'émission.

Si une compagnie existe depuis cinq ans sans qu'on ait pris en défaut sa bonne foi, il est à présumer que ses actions seront considérées comme ayant de la valeur.

L'alinéa 3 du paragraphe (b) se lit comme suit:

Les actions privilégiées ou garanties d'une compagnie qui a payé régulièrement des dividendes sur ces actions ou sur ses actions ordinaires durant une période d'au moins cinq ans avant l'achat de telles actions privilégiées ou garanties.

D'après le projet de loi de l'an dernier, ces actions devaient rapporter 4 p. 100 durant sept ans. Le bill de cette année biffe cette condition; il veut que la compagnie paye des dividendes réguliers durant cinq ans sur cette catégorie d'actions sans spécifier le chiffre moyen de ces dividendes. On prétend qu'il s'agit d'une catégorie d'actions à part qui ne rapporteront peut-être dans certains cas que 4 p. 100, et qu'il n'est pas sage de maintenir cette moyenne de 4 p. 100.

L'alinéa 4 du paragraphe (b) se lit comme suit:

Les actions ordinaires de telle compagnie sur lesquelles on a payé régulièrement des dividendes d'au moins 4 p. 100, pendant les sept années qui ont précédé immédiatement l'achat de ces actions; pourvu que pas plus

de 20 p. 100 du total de l'émission des obligations d'une compagnie, soit achetée par telle compagnie ne soit acquis par telle compagnie d'assurance, et qu'on ne permette pas à une compagnie de risquer des fonds dans ses propres parts, ou dans celles d'une autre compagnie d'assurance sur la vie.

D'après le projet de loi déposé l'an dernier, les actions ordinaires devaient rapporter au moins 5 p. 100 de dividende durait dix ans. Le bill de cette année reconnaît que ces actions ont autant de valeur si elles rapportent 4 p. 100 durant sept ans.

Il y a ici un correctif quant au percentage d'argent qu'on peut risquer dans le fonds de garantie d'une compagnie. Le but de cette disposition c'est de voir à ce que la compagnie ne puisse créer une compagnie subsidiaire sur laquelle elle exercera un contrôle intéressé. On a constaté, toutefois, que les termes de cette disposition semblaient trop vagues, et voilà pourquoi nous l'avons modifiée. Le projet de loi de l'an dernier limitait la mise de fonds à 20 p. 100 de toutes les actions et garanties de la compagnie. Dans le projet de loi actuelle, que je dépose maintenant, nous distinguons entre les actions et les obligations et d'après ce correctif, la mise de fonds ne peut excéder 20 p. 100 des actions d'une compagnie, mais nous permettons à cette dernière de consacrer des fonds pour acquérir ces obligations, si elle considère qu'elles constituent une garantie sûre.

Les paragraphes (c) et (d) de cet article reconnaissent le loyer ou l'hypothèque des immeubles ainsi que les polices d'assurances sur la vie comme pouvant être consacrés à cette mise de fonds, mais ces dispositions ne constituent pas de changement, il est inutile d'en parler.

On peut se demander quelle attitude on devrait prendre au sujet des mises de fonds d'une compagnie pour obtenir des garanties auxquelles ne pourraient peut-être pas s'appliquer les dispositions de la nouvelle loi. On avait prévu le cas de garantie non reconnue par le nouveau projet de loi; on devra disposer de ces garanties dans un certain laps de temps. Nous avons modifié cela et le nouveau bill contient comme une disposition que si les mises de fonds sont faites en garanties qui a l'époque de leur achat étaient légales et valables, la compagnie pourra en disposer quand elle le jugera le plus convenable pour elles. Dans le cas de garanties, qui, à l'époque de leur achat, n'étaient pas strictement conformes aux dispositions de l'ancienne loi relative aux assurances—ceci s'applique à un ou deux cas—le nouveau bill veut qu'on dispose de ces valeurs dans une période de cinq ans.

Une question dont on s'est préoccupé beaucoup dans la discussion des questions relatives aux assurances, c'est celle des frais d'administration. Dans le projet de loi déposé l'an dernier, il y avait une disposition limitant les dépenses de nouvelles entreprises de ce genre, et à un certain moment il a semblé que cette disposition était nécessaire, sinon à cause de ce qui s'était passé au Canada, mais plutôt des développements que cet état de chose avaient pris dans d'autres pays. Dans l'enquête que nous avons faite par le pays, on a attaché beaucoup d'importance à cette question, mais lorsque nous avons discuté celle-ci avec des personnes qui s'occupent d'assurance au comité de la Chambre, on a représenté fortement qu'il serait excessivement difficile d'imposer pareille limite de ce genre sans intervenir avec les opérations de ces compagnies. On a prétendu que ce projet de limiter les dépenses nuirait tellement aux agents d'assurance qu'ils ne pourraient réaliser de bénéfice respectable et qu'ils abandonneraient leur travail de sorte qu'il y aurait une diminution sensible dans le montant des assurances, ce qui n'est pas à désirer, parce que nous comprenons tous qu'encourager l'assurance sur la vie, est une bone chose. Le bill actuel veut qu'on n'impose pas de limites quant aux dépenses dans le cas des nouvelles compagnies, mais qu'on limite les dépenses en général. Si cette disposition conditionnelle n'était expliquée, elle pourrait nuire grandement aux nouvelles compagnies. Les dépenses d'administration d'une nouvelle compagnie sont nécessairement plus élevées en proportion que celles d'une ancienne compagnie dont le volume d'opérations est considérable. Voilà pourquoi nous proposons que cete limitation quant aux dépenses s'applique aux anciennes compagnies qui sont établies depuis quinze ans, ou à toute autre compagnie dès qu'elle comptera quinze ans d'existence, et que dans le cas de nouvelles compagnies qui seront constituées civilement par la suite, cette limitation sera en vigueur dès qu'elles compteront une existence de dix ans.

D'après le bill de l'an dernier les états devaient indiquer les dépenses d'une nouvelle entreprise, séparément de celles d'une entreprise ordinaire. On a constaté qu'il était difficile d'établir cette division et nous avons retranché cette disposition pour la remplacer par une autre qui exige un état de ce qu'on désigne techniquement sous le nom d'état indiquant les gains et pertes, ce qui, croit-on, pourrait nous permettre d'atteindre la même fin dans une certaine mesure.

D'après le projet de loi de l'an dernier, on devait établir une police séparée pour chaque classe d'assurance. Le bill de cette année contient cette disposition en y ajoutant, cependant, ce correctif, c'est l'assurance contre les accidents et celle contre la maladie seront considérées comme n'en formant qu'une, en réalité, et que ces deux

assurances pourront être comprises dans une même police.

Il y a une disposition qui se rapporte à ce que je puis appeler échange de garanties, c'est-à-dire que lorsqu'une compagnie doit suivant les termes de la législation proposée disposer de ces garanties dans un temps donné, on peut trouver opportun qu'elle échange ces garanties pour d'autres, lesquelles, tout en n'étant pas comprises dans la catégorie approuvée par ce projet de loi, resteraient cependant des garanties désirables d'une classe supérieure à celle à laquelle appartiennent les garanties maintenant possédées par la compagnie. Cet état de choses est quelque peu anormal et nous croyons qu'il est bien d'insérer dans ce bill une disposition qui s'y rapporte.

Il est une disposition d'après laquelle nulle compagnie d'assurance sur la vie ne prêtera une partie quelconque de ses fonds à un directeur, à un actionnaire, à un officier ou à un commis de cette compagnie. On ne devra pas conclure de là que cette disposition ne permet pas le prêt ordinaire à un détenteur de police qui aura droit de le recevoir, simplement parce qu'il est un des employés de la compagnie. Cet article pourrait être rendu plus clair sur ce point.

Quant à l'élection des directeurs par les actionnaires et par les porteurs de police, quelques compagnies aujourd'hui élisent des directeurs qui représentent les porteurs de police. D'après ce bill, la loi serait générale sous ce rapport, et toutes les compagnies d'assurance sur la vie devront voir à ce que les porteurs de police, tout autant que les actionnaires, soient représentés dans le bureau de direction. On nous a fait observer au comité, que certaines personnes pourraient être choisies pour faire partie du bureau de direction, et qu'elles pourraient opérer des changements radicaux et faits à la hâte dans l'administration, ce qui ne serait pas à désirer, certes. C'est pour prévenir cela qu'on propose d'établir comme règle, qu'un certain nombre de directeurs devront se retirer du bureau tous les ans, de sorte qu'en aucun temps, il ne s'opérera de changement radical dans le bureau de la direction.

M. R. L. BORDEN: Quelle est la proportion en nombre des directeurs représentant les porteurs de polices?

L'hon. M. FIELDING: Le même nombre que celui accordé aux actionnaires, et deux directeurs de chaque classe doivent se retirer tous les ans. Dans le projet de loi de l'an dernier on demandait la reconnaissance des procurations.

Cette disposition est conservée avec cette condition que ces procurations ne vaudront que pour trois mois au plus.

M. HENDERSON: Un actionnaire pourrait-il être éligible comme directeur représentant les porteurs de police?

L'hon. M. FIELDING: Non, chaque directeur doit être choisi dans sa propre classe.

M. HENDERSON: Mais un actionnaire peut être aussi un porteur de police. Ce que je voudrais savoir c'est si un actionnaire pourra être élu come directeur représentant les porteurs de police. Aucun actionnaire ne serait éligible à cette fonction?

L'hon. M. FIELDING: Non, d'après les dispositions de ce bill. Ce projet de loi veut encore qu'on permette à une compagnie de se soustraire au contrôle du gouvernement fédéral. Tout récemment une compagnie qui possède une charte du gouvernement du Dominion, mais qui désire limiter ses opérations à une seule province, a demandé à retirer le dépôt qu'elle avait fait au trésor fédéral pour le transporter au département des assurances de la province. Ces procédures ne semblent pas soulever d'objection, mais la loi relative aux assurances ne contient aucune disposition qui nous permette de nous occuper de questions semblables, et voilà pourquoi nous demandons l'insertion d'une disposition nous accordant ce pouvoir.

Une question qu'on a soulevée devant le comité l'an dernier, c'est celle de la publicité. Les représentants des compagnies ont représenté fortement que certaines des restrictions qu'on se proposait de leur imposer n'étaient pas nécessaires, mais que la meilleure garantie que le public pourrait avoir consisterait dans une publicité proportionnelle. Une des dispositions que nous avons insérées dans ce projet de loi, c'est que les états devront indiquer les sommes reçues par tout agent ou employé de la compagnie et dépassant un montant modéré, c'est-à-dire $4,000.

On croyait que l'agent ordinaire d'une compagnie d'assurance sur la vie, que la grande majorité de ces agents, retireraient une somme moins élevée que ce montant, et que, bien qu'un certain nombre restreint d'entre eux pussent recevoir une somme plus élevée, il n'y aurait pas de difficulté à fournir pareil état. Il est simplement juste de dire que nous ne connaissions d'existence au Canada d'aucune difficulté sérieuse relativement à ce point-là, bien qu'il soit parfaitement connu qu'un des abus dévoilés dans l'enquête faite aux Etats-Unis se rapportait à ce qu'on avait payé de très forts montants aux officiers de la compagnie. Nous estimons que si une somme aussi considérable est payée pour de bonnes et suffisantes raisons, le public devrait être mis au courant de ce fait, grâce aux états fournis.

On nous a cependant fait observer qu'un état de ce genre serait peut-être de nature à tromper, en ce sens qu'un grand nombre d'agents d'assurance doivent payer leurs sous-agents et qu'alors les sommes indiquées

en regard de leurs noms, ne représenteraient pas ce qu'il ont gagné, mais simplement la quantité d'argent qui est passée par leurs mains. Nous avons conservé cette disposition dans ce projet de loi, avec la condition, toutefois, que si l'agent dont il est question reçoit de l'argent en partie pour payer des sous-agents, l'état devrait contenir une remarque à cet effet, de sorte que ceux qui le lisent pourront savoir que le montant reçu par l'agent ne lui était pas entièrement destiné.

On apporte un changement dans les tables dont on se sert dans l'évaluation des polices. Celle en usage depuis plusieurs années est connue sous le nom de table Hm de l'institut des actuaires de la Grande-Bretagne. Une table plus moderne, c'est celle désignée sous le nom de "British Offices Life Tables" qui est maintenant d'un usage général.

L'intention est d'adopter cette table.

Nous avons ajouté une autre partie au projet, la cinquième, dans le but de faire entrer dans la loi plusieurs des articles de la loi des compagnies, auxquels il est souvent fait allusion, comme le savent ceux qui ont acquis quelque expérience au comité des banques et du commerce, car une disposition d'occurence fréquente dans un projet de loi d'intérêt privé, prescrit que tel ou tel article de la loi des compagnies s'appliquera, ou que tel ou tel autre ne s'appliquera pas, ce qui cause souvent beaucoup de confusion. Nous proposons d'inclure dans le projet tous les articles de la loi des compagnies qui peuvent être utiles pour les fins des compagnies d'assurances. Nous avons ajouté une formule de projet type, qui sera adoptée, nous l'espérons, et facilitera la législation future sur les assurances. Une telle diversité d'objets ont été incorporés aux lois organiques des compagnies que ces lois deviennent parfois embrouillées. Nous avons pensé qu'il valait mieux tout inclure dans un même projet, et alors, l'octroi d'une charte à une compagnie devrait être, comme dans le cas d'une banque, une mesure toute simple.

Le projet est passablement long, comprenant, avec l'annexe, 94 pages. Il faut se rappeler, cependant, qu'il n'est pas aussi formidable qu'il en a l'air, car le majeure partie n'est en réalité que la codification des lois existantes.

Je me propose prochainement, dès que le projet sera distribué, ce qui ne tardera pas, de demander la deuxième lecture et le renvoi du projet au comité des banques et du commerce. Un député qui est fort intéressé au projet a suggéré de le soumettre à l'étude d'un sous-comité peu nombreux du comité des banques et du commerce. Cette proposition m'est agréable, mais la motion à cet effet devra être faite au comité des banques et du commerce.

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

DEPOT D'UN PROJET MODIFIANT LA LOI CONCERNANT LA COUR D'ECHIQUIER.

L'hon. A. B. AYLESWORTH (ministre de la Justice) demande à déposer le projet de loi (n° 9) modifiant la loi concernant la cour d'échiquier.

L'objet de ce projet est simplement d'appliquer au régistrateur de la cour d'échiquier les dispositions de la loi modifiant la loi du service civil adoptée à la dernière session. C'était probablement l'intention du Parlement l'an dernier, lorsque le projet fut adopté. Le statut et le traitement du régistrateur sont fixés par une loi spéciale, et sa position n'étant pas mentionnée spécialement dans la loi modifiant la loi du service civil, la loi spéciale continuerait à s'appliquer à son cas, à moins d'adopter une loi comme celle que je propose maintenant.

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

DEPOT D'UN PROJET MODIFIANT LA LOI DES CHEMINS DE FER.

M. J. CONMEE (Thunder-Bay) demande à déposer un projet de loi (n° 99) modifiant la loi des chemins de fer.

L'objet du projet est l'entretien des clôtures et des garde-bestiaux dans les endroits où, en vertu de la loi existante, cette obligation est entièrement à la charge du colon. Si sa terre est clôturée et s'il survient un accident, il peut réclamer; dans le cas contraire, il n'a pas le droit de se faire indemniser. Le Parlement a dû avoir dans l'idée une application différente de cette loi, mais c'est l'effet qui semble résulter, et j'apprends que les tribunaux ont décidé dans ce sens. Il faudrait remédier à cela.

(La motion est adoptée, et la proposition de loi est lue la première fois.)

LES COMMIS AUX MARCHANDISES SUR L'INTERCOLONIAL.

M. A. B. CROSBY (Halifax): Il y a environ un an est survenu un différend entre les commis aux marchandises à Halifax et à Saint-Jean d'une part et l'administration de l'Intercolonial d'autre part. Quelques temps après, il fut décidé de soumettre la difficulté à l'arbitrage, en vertu de la disposition de conciliation de la loi connue sous le nom de loi Lemieux. Un tribunal d'arbitrage siégea à Halifax et à Ottawa pendant l'été, et on me dit que la sentence fut favorable aux commis. Depuis lors, nous n'en avons plus entendu parler, et aucun règlement n'a été effectué. J'aimerais savoir pourquoi la sentence arbitrale n'a pas été exécutée.

L'hon. GEO. P. GRAHAM (ministre des Chemins de fer et des Canaux): Il est fort

douteux que la sentence soit favorable aux commis. C'est cette sentence à laquelle l'honorable député de Toronto-nord (M. Foster) a fait allusion antérieurement, et à laquelle il a été fait allusion depuis dans différentes questions et réponses. Cette sentence décrétait en substance la réduction du nombre des commis, et l'application du montant ainsi économisé à l'augmentation du traitement des employés, tout en n'entraînant pas plus de dépense pour le chemin de fer. Si c'eût été une simple question d'augmentation de traitement, il n'y aurait pas eu de difficulté, mais il y avait en outre la question de priver de leur emploi un grand nombre d'hommes, et avant d'agir, le département a dû prendre toutes les informations possibles sur la date de la nomination de ces employés, leur gages et leurs aptitudes. Ce travail n'est pas encore achevé. Nous prendrons une décision dès que nous aurons les informations voulues.

RENSEIGNEMENTS A PROPOS DE DOCUMENTS.

M. BRADBURY: Le dossier déposé au sujet de la quantité de poisson pêché en été est incomplet. Il indique seulement la quantité de poisson expédié en été, mais une grande quantité de poisson, pris en été, n'est expédié qu'en hiver.

L'hon. WM PATERSON (ministre des Douanes): Nous avons voulu donner exactement ce que l'honorable député a demandé, et je m'entiendrai avec lui du sujet.

M. BRADBURY : J'appelle également l'attention du ministre de l'Intérieur sur l'état incomplet d'un dossier déposé au sujet d'un arpentage exécuté par M. Vaughan. Je n'ai ni le plan ni la correspondance.

L'hon. FRANK OLIVER (ministre de l'Intérieur): Il devrait être mentionné dans le rapport déposé, qu'au moment du dépôt, nous n'avons pas encore pu trouver les dossiers se rapportant à cette partie de la demande, mais les recherches se continuent.

L'hon. M. FOSTER: J'appelle l'attention sur l'absence de plusieurs dossiers dont la Chambre a ordonné le dépôt, entre autres, le 25 janvier, un rapport au sujet des salles d'armes construites, et un rapport concernant certaines publications; le 26 janvier, un rapport au sujet du nombre des employés du Transcontinental national, et un rapport concernant les emprunts permanents et les emprunts temporaires; le 1er février, un rapport concernant les immeubles vendus sur le parcours du Grand-Tronc-Pacifique, pour les gares terminus; et le 10 février un rapport concernant le dragage dans le Nouveau-Brunswick, à la date du 10 février.

M. P. G. GRAHAM.

L'hon. W. S. FIELDING (ministre des Finances): J'espère déposer demain le rapport au sujet des emprunts.

L'hon. sir FREDERICK BORDEN (ministre de la Milice et de la Défense): J'ai parlé, l'autre jour, à mon sous-ministre, au sujet du rapport concernant les salles d'armes, et il m'a dit qu'il serait prêt presque immédiatement.

M. DANIEL: J'appelle l'attention du ministre des Travaux publics (M. Pugsley) sur une motion adoptée le 10 ou le 11 février, ordonnant le dépôt de certains dossiers, lesquels n'ont pas encore été déposés.

L'hon. M. PUGSLEY: A quel sujet?

M. DANIEL: Au sujet de dragage, des soumissions et autres sujets de ce genre.

L'hon. M. PUGSLEY: J'y verrai.

ADOPTION DU PROJET CONCERNANT LA COMPAGNIE DU CHEMIN DE FER CANADIAN, LIVERPOOL AND WESTERN.

La Chambre passe à la suite de la discussion en comité général, sur le projet de loi (n° 29), déposé par M. Girard, constituant en corporation la compagnie du chemin de fer Canadian, Liverpool and Western.

M. NANTEL propose que la disposition suivante soit insérée comme article 14:

La compagnie imprimera en français et en anglais les horaires et les lettres de voiture qui seront en usage sur sa ligne dans les limites de la province de Québec.

(La motion est adoptée.)

Sur motion de faire rapport du projet:

L'hon. M. FOSTER: Je suis peut-être un peu en retard, mais ma curiosité n'est pas encore complètement satisfaite. Je n'ai pas eu le plaisir d'entendre l'explication. Elle a peut-être été donnée, mais j'aimerais que l'auteur du projet me donnât une explication satisfaisante pour l'insertion du mot "Liverpool". Je veux savoir ce qu'il signifie.

M. GIRARD: Cette question a été discutée au comité des chemins de fer et à la Chambre, et celle-ci a obtenu les explications voulues. Je ne m'oppose pas cependant à les donner de nouveau. Le mot "Liverpool" figure dans le projet, parce que c'est l'intention de la compagnie d'exploiter une ligne de steamers entre la baie Sainte-Catherine et Liverpool.

(La motion est adoptée, il est fait rapport du projet, qui est lu la troisième fois et adopté.)

ADOPTION DU PROJET CONCERNANT LA COMPAGNIE DE CHEMIN DE FER DE WINNIPEG AU NORD-OUEST.

La Chambre passe à la suite de la discussion en comité général, sur le projet de loi (n° 29), déposé par M. McCraney, con-

cernant la compagnie du chemin de fer de Winnipeg au Nord-Ouest.

(Sur l'article 1er.).

M. GLEN CAMPBELL: Monsieur le président, je n'ai qu'un mot à dire au sujet de ce projet. Si vous voulez me permettre une digression, je vous dirai brièvement pourquoi je n'étais pas à mon siège, lors de la discussion du projet à la chambre vendredi dernier. J'étais à ce moment à la chambre 89, celle qui a été mise de côté pour les députés conservateurs, discutant en comité, un changement de nom approprié pour cette chambre et le comité vint à la conclusion que peut-être il conviendrait de l'appeler la mer de Saragosse. La raison de cette appellation est que la mer de Saragosse reçoit tous les débris, les épaves, et tout ce que charrie la mer. Je suggérerais au ministre qui est chargé de l'ameublement de cette Chambre, qu'il ferait mieux d'envoyer au musée ces anciennes reliques du temps de M. Mackenzie, au lieu de les consacrer à l'usage des députés. On y voit quatorze variétés de chaises, des tables sans pieds, et je trouve que c'est indigne de traiter ainsi la loyale opposition de Sa Majesté.

Au sujet du projet, j'ai quelques mots à dire qui ne sont pas seulement de moi, mais qui expriment en même temps l'opinion de mes commettants. Toutes les municipalités que cette ligne doit traverser se sont opposées à l'autorisation de cette compagnie.

Les objections furent soulevées en la matière régulière par les représentants des municipalités et au moyen de pétitions adressées au Gouvernement et dont on m'a envoyé une copie. J'en donnerai lecture, monsieur l'Orateur, parce que je désire que le texte en soit inséré dans le hansard. Voici ce que ces pétitions disent:

Attendu que la compagnie de chemin de fer Winnipeg et North a donné avis de son intention de demander à la prochaine session du parlement du Canada un prolongement de délais pour la construction et le parachèvement de ce chemin de fer;

Attendu que la municipalité de Sainte-Rose est intéressée dans la matière;

Cette pétition est celle de la paroisse de Sainte-Rose, de la rivière Ochre, de Dauphin, Gilbert-Plains, Grand-View et Shell-Rivers; toutes ces municipalités se sont associées à celle de Sainte-Rose pour signer cette pétition.

Et attendu que la construction rapide et le parachèvement de ce chemin de fer par la route proposée seront d'un grand avantage pour la population de cette région;

Et attendu que la construction rapide et le parachèvement de tel chemin de fer sont désirables;

Et attendu que dans le passé on a beaucoup abusé du privilège qui a été accordé de temps à autre à des compagnies de chemins de fer dans l'ouest du Canada en prolongeant les délais pour la construction et le parachèvement de certains chemins de fer pour lesquels certaines corporations avaient obtenu des chartes;

Il est résolu que le conseil de ladite municipalité de Sainte-Rose présente au Gouvernement et au parlement du Canada une pétition leur demandant de refuser aucun prolongement du délai à la compagnie Winnipeg à Northwestern pour la construction et le parachèvement de ce chemin de fer, à moins qu'on y mette des conditions qui assureront la construction prompte dudit chemin.

J'ai proposé devant le comité des chemins de fer de modifier l'article 2 du bill en la matière suivante:

La compagnie devra commencer dans un an après l'adoption de cette loi la construction des chemins de fer autorisés par le chapitre 141 des statuts, de 1907, et si la construction desdits chemins de fer n'est pas commencée dans ce délai, et que 25 milles n'en ont pas été construits dans le cours d'une année après l'adoption de cette loi, et que le reste n'a pas été complété et mis en exploitation dans les cinq années après l'adoption de cette loi, le pouvoir de construire ces chemins accordé à la compagnie par lesdites lois, cessera et sera nul et caduque, pour la partie non complétée desdits chemins.

Cette article donnait une garantie à la population qui avait envoyé des pétitions au Gouvernement, lui demandant d'obliger les promoteurs de cette charte à démontrer leur sincérité. C'est ce que la population demande et le Parlement a le pouvoir de lui accorder sa demande. Mais, monsieur l'Orateur, à ma surprise, on demanda que la question fût discutée de nouveau plus tard, et le vote donné en cette circonstance n'a pas été un vote sur les mérites de la cause. Au contraire, ce fut de la part des membres libéraux du comité, purement et simplement un vote de parti. Je déclare ici et personne ne peut me contredire que chaque libéral dans ce comité a voté comme partisan.

M. A. K. MACLEAN: Comment les autres ont-ils voté; comme partisans aussi.

M. CAMPBELL: Je vous demande pardon, monsieur, vous n'étiez pas là et vous n'êtes pas en état de savoir. Malheureusement, quelques-uns de mes amis conservateurs ont voté contre moi, peut-être était-ce dû à la manière dont j'ai présenté ma cause, mais tous les libéraux ont donné un vote solide contre ma proposition et contre moi-même. Il est très malheureux que l'esprit de parti se mêle aux questions qui sont débattues devant le comité des chemins de fer. Plus tard, lorsque j'ai vu que cet amendement que j'avais pu faire insérer dans le bill à la demande des pétitionnaires et pour l'avantage de leur région, allait être rayé, je n'ai pas voulu faire perdre du temps au comité et j'ai accepté ma défaite de la meilleure grâce qu'il m'a été possible, mais cela ne m'empêche pas de dire quelques mots ici. Par cet amendement la compagnie était obligée de cons-

truire 25 milles de son chemin dans le cours de la première année, afin de montrer sa sincérité. Les promoteurs du chemin avaient dit par l'entremise de leurs avocats qu'ils avaient l'argent et qu'ils consentaient à terminer le chemin dans les cinq ans; et comme leur charte comporte la construction de 1,500 à 2,000 milles de chemin de fer, et qu'ils se sont engagés à compléter le travail en cinq ans, ce n'était certainement pas trop que de leur demander de construire au moins 25 milles dans la première année.

Une VOIX: Depuis combien de temps cette charte est-elle en existence?

M CAMPBELL : Depuis deux ans. Mais je veux aujourd'hui enregistrer mon protêt. Il n'y a peut-être pas un député de l'Ouest qui dans l'intimité n'exprime pas l'opinion que le Parlement doit faire quelque chose pour obliger ces promoteurs de chemins de fer en l'air, ou de se retirer pour laisser le champ à d'autres, ou de les obliger à donner des preuves immédiates de leur sincérité. Le seul argument apporté par les honorables députés de la droite est qu'il est d'habitude d'accorder ces délais, mais si dans le passé nous nous sommes trompés, n'est-il pas temps d'apporter un changement et d'agir comme il faut.

M. GUTHRIE : A la première réunion du comité des chemins de fer, à laquelle ce bill a été discuté, on a dit que certaines pétitions avaient été envoyées au gouvernement, et on a fait comprendre que le gouvernement n'avait rien fait en la matière. Le sous-ministre qui était présent a déclaré qu'aucunes pétitions n'avaient été reçues, et subséquemment on découvrit que la pétition dont a parlé mon honorable ami de Dauphin (M. Campbell) n'avait pas été envoyée au département des Chemins de fer et des Canaux, qui ne les avaient jamais vues. Mais elles étaient devant le comité lorsque le bill fut étudié et adopté.

M. LENNOX: C'est là un point très important. L'honorable député de Dauphin a déclaré devant le comité que des pétitions avaient été envoyées aux autorités à Ottawa et qu'il était du devoir du ministre des chemins de fer de faire connaître au comité toute pétition qui avait été reçue contre l'adoption de cette loi. Il paraîtrait aujourd'hui que c'est la commission des chemins de fer et non pas le ministre qui a reçu ces pétitions, et je prétends qu'il était du devoir de la commission de faire parvenir ces pétitions aux autorités établies. Il n'y a pas deux avis sur l'attention que nous devons accorder à des pétitions de ce genre, et personne ne met en doute l'importance pour le comité d'être mis au courant de toute pétition avant de discuter un bill de ce genre. Dans ce cas-ci aucun tort n'a été causé, parce que l'honorable député de Dauphin me rappelle qu'il a donné lecture de la pétition devant le comité; mais il est bon de faire comprendre à ceux auxquels est confié le soin de ces choses dans la Commission des chemins de fer qu'il est de leur devoir de transmettre ces pétitions aussitôt après réception.

M. BRADBURY: Je me suis occupé de ce bill devant le comité, et je suis entièrement de l'avis de l'honorable député de Dauphin que l'insertion d'un article dans ce bill pour protéger la population de cette région est désirable. Lorsque le bill a été discuté par le comité j'ai appuyé cet article, mais je suis surpris de découvrir que le bill a été renvoyé pour être étudié de nouveau. J'ai accepté le compromis qui a été fait sur la déclaration que des promoteurs du bill et, je crois, celle aussi du président du comité, savoir que l'on accorderait une charte pour un chemin de fer à toute personne qui en ferait la demande. Comme député de l'Ouest je ne crois pas devoir dire un seul mot pour empêcher un promoteur d'obtenir une charte de chemin de fer s'il a l'intention de construire le chemin; mais connaissant ce qui a eu lieu dans le passé, je suis d'avis que nous avons accordé trop de chartes de chemins de fer qui ont empêché pendant des années la construction de chemins de fer très nécessaires à la population.

J'ai constaté qu'un grand nombre de députés qui dans le comité des chemins de fer ont voté pour remettre le bill de nouveau à l'étude, ne connaissent pratiquement rien de la question, ni de la région que devait traverser le chemin de fer proposé, ni des misères de la population. Si ce que dit mon honorable ami de Dauphin est exact, et le président de la commission des chemins de fer déclare que des nombreuses pétitions venant de presque chaque municipalité dans cette région et demandant au Gouvernement et au Parlement de protéger leurs intérêts ont été reçues par la commission des chemins de fer, je crois alors que le comité a été un peu trop vite en disposant de ce bill comme il l'a fait.

Vu que le comité a reçu l'assurance que les promoteurs de ce chemin de fer étaient en état de le compltéer dans les cinq ans, ce n'est pas trop demander que de donner à la population de cette région une garantie que ces promoteurs sont sérieux, et j'avoue franchement que j'ai été un peu surpris de voir qu'un grand nombre de membres de comités n'aient pas été de cet avis. Nous avons, dans le passé, accordé des chartes de chemin de fer avec trop de générosité ; nous n'avons imposé aucune restriction aux promoteurs ni obligation de construire leurs chemins. Je crois que nous devrions à l'avenir insérer dans toute char-

te de chemin de fer un article obligeant les promoteurs à construire un certain nombre de milles chaque année, ou de déposer une garantie égale à 15 ou 25 p. 100 du coût du chemin de fer. Un député de l'ouest va déposer un bill de ce genre, et lorsqu'il viendra en discussion devant cette chambre je serai très heureux de l'appuyer, mais je crois que le comité a été un peu vite pour adopter ce bill de la manière qui l'a fait, sans s'occuper de toutes les pétitions présentées par les gens directement intéressés.

M. McCRANEY : Les discours prononcés par mon honorable ami de Dauphin (M. Campbell) et mon honorable ami de Selkirk (M. Bradbury) expriment des opinions qui ont été souvent discutées devant le comité des chemins de fer. Les habitants de Dauphin ont besoin de chemins de fer. Comment vont-ils les obtenir ? Est-ce en empêchant la construction des chemins de fer ou en l'aidant ? Je sais que c'est pays, qu'une charte de chemin de fer est un privilège spécial, donnant un droit exclusif à une compagnie de construire un chemin de fer entre un point et un autre. Je crois que le parlement peut faire beaucoup pour désabuser le public sur ce point. Quand je suis entré au parlement je partagais cette opinion, mais mon expérience dans cette Chambre m'a appris que le parlement ne donne pas des droits exclusifs. Le seul droit que nous accordons est de construire un chemin, et toute personne qui demande au parlement le même droit peut l'obtenir ; mais ce droit ne commence que lorsque les plans ont été approuvés par le ministre des chemins de fer.

L'hon. M. FOSTER: Peut-on obtenir le droit de construire le chemin en suivant la même route.

M. McCRANEY : Je ne vois rien qui empêche d'accorder à une compagnie le droit de construire un chemin de fer entre un point et un autre.

M. BRADBURY: L'honorable député prétend-il que si quelqu'un demandait une charte pour la construction d'un chemin de fer parcourant le territoire traversé par le chemin de fer en question, il serait en mesure d'obtenir cette autorisation?

M. McCRANEY: Je ne puis me prononcer qu'à titre de simple député ici; mais si l'on désire savoir l'attitude que je prends, je déclare que je suis partisan de cette mesure.

M. SCHAFFNER: Que dit le ministre?

M. McCRANEY: Une opinion en vogue au pays, c'est que lorsqu'une compagnie de chemin de fer obtient l'autorisation de construire une voie ferrée s'étendant d'un point à un autre, elle passe avec l'Etat un marché par lequel elle s'engage à construire la voie ferrée; on pourrait alors assimiler la situation de cette compagnie à celle qu'occupent vis-à-vis de l'Etat les entrepreneurs-constructeurs de tous les autres travaux publics, et lorsque cette compagnie vient nous demander une prorogation de délai, il faut lui accorder un traitement similaire à celui dont est l'objet tout entrepreneur de travaux de l'Etat. Ce qu'il faut bien retenir ici, c'est que l'Etat ne fournit pas les deniers voulus pour les travaux et par conséquent, le Parlement ne saurait obliger la compagnie à suivre dans la construction de son chemin de fer un tracé qu'il lui répugnerait d'établir.

M. CAMPBELL: L'honorable député affirme-t-il qu'un privilège de ce genre n'est pas un privilège spécial! Je tiens à lui poser ici une question: n'est-ce pas là un privilège fort précieux, bref, un privilège qui se vend?

M. McCRANEY: C'est un privilège spécial, mais non pas un privilège exclusif. Ce privilège, nous ne saurions le refuser à tout citoyen qui vient ici demander pareille mesure législative. Mon honorable collègue me pose la question: N'est-ce pas là un droit qui se vend quelquefois et ces chartes de chemins de fer ne font-elles pas l'objet de certaines spéculations? Il est possible que par le passé, cela ait eu lieu. Je verrais d'un bon œil le Parlement adopter ici pour système la concession de ces chartes avec tant de libéralité que toute charte de chemin de fer n'aurait d'autre valeur que celle donnée à la voie ferrée par le chiffre des dépenses effectuées au bénéfice d'avocats et d'autres personnes qui ont rendu certains services pour faire adopter la loi en question par le Parlement.

Le seul moyen d'ôter toute valeur à ces chartes, c'est en décrétant que le Parlement accordera cette autorisation législative, sans aucune restriction. Le Parlement n'a qu'un seul moyen à sa disposition pour forcer les compagnies à construire leurs chemins de fer : c'est en prêtant son concours financier; alors l'Etat devient propriétaire et à mon avis, il n'y a pas lieu de discuter la chose en ce moment. Le débat a souvent roulé dans cette Chambre sur ces chartes pour la construction de chemins de fer qui n'existent que sur le papier. On affirme que le pays est couvert de chartes et cette affirmation se produit surtout à l'égard de titres à la possession de houillères ou de quelque autre chose similaire; et alors il s'ensuivrait que lorsqu'une compagnie de chemin de fer a été autorisée par une charte à desservir un certain territoire, nulle autre compagnie n'y peut pénétrer. Si la discussion a pour résultat de faire disparaître de l'esprit public cette idée erronée, la Chambre n'aura pas perdu son temps.

M. R. L. BORDEN: L'honorable député pourrait-il préciser la pratique suivie à cet

égard, car il convient de bien s'entendre à cet égard. Supposons que le Parlement accorde une charte à certains promoteurs d'une entreprise de chemin de fer devant desservir deux points donnés. La charte leur accorde un certain délai pour le commencement des travaux et un autre délai pour le parachèvement de la construction du réseau. On le comprend, rien ne s'oppose au point de vue du droit, à ce que le Parlement accorde une charte similaire à tout autre groupe de promoteurs; mais dans la pratique ordinaire, est-ce là ce que fait le comité des chemins de fer?

M. LENNOX: Non, jamais.

M. McCRANEY: Ma carrière parlementaire est encore trop courte pour que je puisse renseigner la Chambre sur la nature de cette pratique.

M. CAMPBELL: Ni personne autre.

M. McCRANEY: Mon collègue n'est guère autorisé à faire pareille affirmation. Depuis que je siège ici, au cours des quatre années écoulées, je ne sache pas qu'on ait refusé une seule fois l'autorisation législative pour l'établissement d'une ligne déjà autorisée législativement par le Parlement.

M. LENNOX: Le Parlement a-t-il accordé quelque charte de ce genre?

M. CONMEE: Oui.

M. LENNOX: L'honorable député affirme-t-il que le Parlement ait accordé à une deuxième compagnie l'autorisation législative pour la construction d'une ligne couvrant précisément le même territoire que celui mentionné dans la charte accordée à la première compagnie?

M. CONMEE: Traversant, pour ainsi dire, le même territoire.

M. LENNOX: Je saurais gré à mon collègue de mentionner un seul fait. Nous n'avons jamais accordé pareille autorisation.

M. McCRANEY: On affirme, en outre, que lorsqu'une compagnie est autorisée à établir une voie ferrée desservant deux points donnés, les spéculateurs font dresser des cartes de la contrée, et on engage les colons à se diriger vers ce district, pour s'y choisir des domaines sur le parcours de la ligne projetée de chemin de fer. Je dois déclarer que dans mon propre collège électoral, je ne me suis jamais trouvé en présence de pareille éventualité. Le seul fait qui se présente à ma mémoire c'est que, en 1907, la compagnie de chemin de fer canadien du Pacifique a obtenu un charte pour l'établissement d'une ligne de chemin de fer, de Moosejaw à Lacombe. La compagnie demanda des soumissions pour la construction de la ligne, et sur la foi des démarches ainsi faites par la compagnie, les colons se dirigèrent vers cette contrée et s'y établirent; alors la compagnie ne poursuivit pas les travaux commencés, elle ne donna pas suite à ses soumissions et il s'éleva de vives clameurs dans la partie du pays que j'habite et dans le district de Moosejaw. Nombre de cultivateurs comprirent que s'il leur fallait attendre l'arrivée du prochain hiver, sans qu'on eût établi des communications par rail, ni pris de mesures pour le transport du combustible, il pourrait en résulter de grandes souffrances pour la population.

Mais il en va tout autrement, lorsqu'une compagnie de chemin de fer, comme la compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique, la compagnie du chemin de fer canadien du Nord et la compagnie du Grand-Tronc-Pacifique, qui possèdent des réseaux de premier ordre au pays et sont subventionnées par l'Etat, donnent des assurances et entreprennent la construction d'une voie ferrée; car, alors, on s'attend que les travaux seront menés à bonne fin. Je dois le déclarer, dans la partie du pays que j'habite, nous n'avons jamais été induits à erreur par suite du fait que le Parlement aurait autorisé la construction d'un chemin de fer s'étendant d'une partie de la contrée à l'autre. Si le Parlement apporte à la loi la restriction proposée, nous rendrions impossible la construction des chemins de fer, sauf à ceux qui peuvent satisfaire aux exigences imposées aux corporations, et cela aurait pour effet d'empêcher toute nouvelle société de se livrer à l'exploitation des voies ferrées au pays. Une idée assez répandue au pays, c'est que ce sont les porteurs d'actions ordinaires qui construisent des chemins de fer; or, il appartient au Parlement de dissiper cette erreur et d'éclairer l'opinion publique; le public apprendra que ce ne sont pas les actionnaires ordinaires qui construisent les voies ferrées, mais bien les porteurs d'obligations qui ont fait les négociations relatives à la construction, et cela à des clauses et conditions favorables à leurs propres intérêts, sans tenir compte ni des intérêts de l'Etat, ni de ceux des populations que doivent desservir ces chemins de fer. C'est là le seul et unique moyen de se procurer les ressources financières voulues pour la construction de ces voies ferrées. L'affaire en discussion méritait plus que toute autre de venir en discussion devant cette Chambre parce que c'est un cas extrême et il est plus facile de discuter le principe en jeu, puisque l'autorisation législative accordée à cette compagnie ne date que de deux ans. Mon collègue a peut-être exagéré la portée des paroles prononcées par les promoteurs du bill devant le comité des chemins de fer. Si mes souvenirs sont fidèles, l'initiateur du projet de loi qui a comparu devant le comité des chemins de fer n'a pas déclaré que les promoteurs de ce projet possédaient les ressources voulues pour en assurer l'exécution;

mais il a affirmé qu'ils tentaient l'impossible pour se procurer les fonds voulus.

M. LENNOX: Si je ne me trompe, l'initiateur du projet de loi a déclaré qu'ils avaient la perspective d'obtenir ces capitaux.

M. McCRANEY: Le promoteur du bill a affirmé que les promoteurs de l'entreprise avaient des capitaux en expectative; mais il n'a pas positivement affirmé qu'ils avaient obtenu ces fonds. Quelle serait la situation, si la restriction désirée par le député de Dauphin (M. Campbell) était imposée? Ce serait fort bien, si les obligations avaient été placées sur le marché et à moins qu'on eût construit vingt-cinq milles de chemins de fer, au cours d'une année; mais si l'on ne construisait qu'une partie du chemin de fer, qu'arriverait-il? J'en suis convaincu, les porteurs d'obligations éprouveraient de vives inquiétudes et en présence de cette perspective, il leur répugnerait de placer leurs capitaux dans cette entreprise.

Je viens de discuter la situation du comté représenté par mon collègue. J'ai sous les yeux un document que j'ai reçu ce matin même, et qui relate un fait se rattachant à mon propre comté et qui met parfaitement en lumière la thèse que je développe. J'ai ici sous les yeux le procès-verbal d'une séance de l'association libérale de Fertile Valley. Voici le texte de ces vœux:

Sur proposition de M. F. R. Stevens, appuyée par M. G. H. McKague, il est arrêté que l'association transmettra au Gouvernement les objections qu'elle fait valoir contre toute prorogation de délai accordée à la compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique, pour le parachèvement de sa ligne de Moosejaw à Lacombe; l'association est d'avis que le Gouvernement doit refuser d'accorder pareille prorogation de délai; en outre, M. W. Kennedy et le secrétaire, sont chargés de rédiger une protestation, puis de prier M. Knowles et M. McCraney de se charger d'étudier la question avec le Gouvernement et le comité des chemins de fer.

Adopté à l'unanimité.

L'association libérale de Fertile Valley veut que j'adopte une attitude similaire à celle que les commettants de mon collègue proposent à ce dernier de tenir, de manière à obtenir du parlement qu'il repousse toute demande en obtention d'une prorogation de délai, sauf subordonnément à certaines conditions.

Il y a un an, la compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique refusa de poursuivre la construction de ce chemin de fer, et à la dernière session cette Chambre vota une subvention de $3,200 par mille, pour le prolongement de ce chemin de fer, sur un parcours de 123 milles. Voilà la raison d'être de la construction du chemin de fer et cela ne tient nullement au fait qu'elle avait obtenu une charte. En réalité, à mon avis, la compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique ne voulait pas construire ce chemin de fer; elle était convaincue que d'ici à quelque temps du moins, le trafic qu'elle récolterait dans cette partie du pays ne serait pas de nature à autoriser la construction de ce chemin de fer. La raison d'être de la construction du chemin de fer, c'est que le Parlement a voté une subvention de $3,200 par mille. A mon avis, ce n'est pas en refusant une prorogation de délai, mais en accordant de l'aide à la compagnie du chemin de fer que nous réussirons à faire construire cette voie ferrée. Voilà la réponse que j'apporterai à mes commettants qui me demandent, ici comme dans d'autres circonstances, de m'opposer à cette prorogation de délai. Si le Gouvernement veut prêter son concours financier à la construction du chemin de fer, je me rangerai volontiers à son avis, et je lui accorderai mon appui relativement à une subvention intéressant non seulement le comté de mon collègue, mais encore mon collège électoral. A mon avis, c'est la seule solution possible de ce problème, et ce serait peine perdue que d'apporter des restrictions aux demandes d'autorisation présentées à la Chambre.

M. LENNOX: L'honorable député (M. McCraney) n'a pas abordé carrément la question. Personne n'a proposé de refuser à cette compagnie la prorogation de délai demandée. Le député de Dauphin (M. Campbell) désire aussi vivement que tout autre membre du comité que cette compagnie obtienne la prorogation de délai demandée. Mais il tient à ce que la population soit desservie par un chemin de fer, et voilà pourquoi il a proposé d'établir des conditions qui lui semblent légitimes et conformes à l'intérêt public, dans le but de faire aboutir la construction de ce chemin de fer.

Il réussit à convaincre le comité à sa première séance qu'il avait raison et son amendement fut adopté. Mais une majorité du comité crut devoir remettre la question à l'étude et proposa le changement qui, je m'en souviens, ne fut pas proposé à la première saénce, mais qui est d'accord avec la pratique générale. J'espère que l'honorable député (M. McCraney) ne désire pas répandre au dehors ou que l'on pense hors de cette Chambre, que l'honorable député de Dauphin ou un autre membre du comité a refusé d'accorder à cette compagnie une prolongation raisonnable de délai. Ce que l'honorable député de Dauphin a voté en compagnie de ceux qui l'ont appuyé, c'est un octroi de délai raisonnable à la compagnie pour lui permettre d'exécuter les travaux de son entreprise, après avoir pris connaissance de sa déclaration qu'elle avait assez de capitaux pour achever les travaux.

L'honorable député de la Saskatchewan (M. McCraney) a parlé comme s'il allait dire quelque chose de ce qui se passe aux séances du comité des chemins de fer dont, je l'avoue, il aurait été bon de parler à la Chambre. Mais en ce qui touche au parallélisme des lignes, nous ne pouvons guère nous en occuper, parce que cela ne rentre pas dans les attributions du Parment. Quand on a discuté l'établissement de la ligne du Transcontinental, nous avons affirmé énergiquement que nous ne voulions pas de lignes parallèles à une certaine distance l'une de l'autre. En réalité, je ne serais pas surpris de trouver dans nos statuts une disposition disant que les lignes ne doivent pas se rapprocher l'une de l'autre plus près qu'à une certaine distance.

L'hon. M. EMMERSON: Est-ce qu'il ne s'est pas agi de cela à propos de la construction des lignes?

M. LENNOX: Nous ne voulions pas accorder une charte pour permettre le parallélisme avec une ligne existante, à moins que ce ne soit à une certaine distance.

M. CONMEE: C'est-à-dire une ligne déjà construite.

M. LENNOX: Oui, mais le Parlement pense qu'il est préférable d'avoir une ligne de chemin de fer avec un trafic important que deux lignes qui luttent pour leur existence, chacune avec un faible trafic. C'est pourquoi il serait peu judicieux d'accorder une charte en vue d'établir une ligne parallèle à une autre ligne déjà en existence. Il serait absurde de s'attendre à ce que le ministre des Chemins de fer ou tout autre conseiller sérieux de la Couronne consente à sanctionner l'octroi d'une charte à une nouvelle compagnie, lui permettant de construire dans la zone qui a déjà été accordée à une autre compagnie. Nous ne le faisons pas et nous ne voudrions pas le faire.

Malgré ce qu'a dit l'honorable député de Rainy-River et de Thunder-Bay (M. Conmee) je n'hésite pas à affirmer qu'il ne peut pas trouver un cas où nous ayons accordé une charte pour desservir une région déjà traversée par une ligne qui n'a pas perdu ses droits. Le public doit payer les tarifs de transport des marchandises et la commission des chemins de fer établira ces tarifs en tenant compte du trafic. Si vous divisez le trafic pour deux et si vous le divisez encore par deux, établissant ainsi quatre lignes où il n'y a du trafic que pour une seule ligne, vous augmentez le fardeau du public et c'est folie de dire qu'en accordant une charte à une compagnie comme celle-là avec trois ou quatre tracés facultatifs, nous ne donnons pas toute la région, lorsque nous empêchons d'autres compagnies de venir s'établir tant que durera cette charte. La conséquence est que la compagnie qui a obtenu une charte, a un droit qui peut être vendu sur le marché. La preuve en est que cela a été fait très souvent et que cela se fait encore. Nous n'avons pas d'opposition à présenter pour le renouvellement de la charte, mais nous nous refusons de l'accorder dans des conditions qui ne sont pas conformes aux intérêts du public.

M. TURRIFF: S'il existe une impression que le comité des chemins de fer refuse d'accorder des chartes parce que déjà, dans la même région, une autre charte a été accordée, je puis simplement dire que cette impression est erronée. Depuis cinq ans je n'ai jamais su qu'une charte avait été refusée par un chemin de fer parce qu'une autre charte avait déjà été accordée. Mais je peux déclarer à mon honorable ami de Simcoe-sud (M .Lennox) que non seulement le comité des chemins de fer et la Chambre, mais aussi le département des Chemins de fer ont plusieurs fois approuvé des plans et autorisé les chemins de fer à être construits, parallèlement, l'un à l'autre, dans la même région. Vous n'avez qu'à examiner la carte de la région située à l'est de Winnipeg—je ne parle pas en ce moment de la partie est du Canada—et vous constaterez que des lignes de chemins de fer courent parellèlement à d'autres lignes, pendant des milles.

Dans ma circonscription électorale, à l'ouest de Saskatoon, le Grand-Tronc-Pacifique et le Pacifique-Canadien ont leur deux lignes construites parallèlement à la distance d'un jet de pierre. A l'ouest d'Edmonton le Nord-Canadien et le Grand-Tronc-Pacifique courent parallèlement sur plus de 100 milles, et, en réalité, dans la même région. Dans ma propre circonscription les embranchements du Pacifique-Canadien et du Nord-Canadien suivent une voie parallèle sur une distance de près de 80 milles.

J'ai voté contre l'amendement de l'honorable député de Dauphin et je l'ai fait parce que c'est la première fois que cette compagnie s'adresse au Parlement pour demander une prolongation de délai. Mais vraiment ce n'est pas même demander une extension de délai, car dans sa requête elle demande une charte relative à deux ou trois autres embranchements qu'elle n'avait pas autrefois, de sorte qu'en l'envisageant sous une certaine face, c'est absolument une nouvelle requête. Nous avons de plus reçu l'assurance des représentants de la compagnie qu'ils étaient parfaitement en train d'obtenir le capital nécessaire à la construction de leur ligne dans le courant de l'année prochaine. Mais si cette condition était imposée cette année, elle leur empêcherait de se procurer le capital voulu et par conséquent d'entreprendre les travaux. Cette ligne est autorisée au milieu d'une quantité d'embranchements actuels du Nord-Canadien. Je ne sais pas ce qu'il en est dans ce cas-là, mais je sais que dans d'autres circonstances des compagnies de chemins de fer ont mis à exécution des pro-

jets qui nous sont parvenus ici sous forme de pétition, et si nous avions rejeté cette charte, le résultat aurait été de permettre à cette compagnie d'avoir la maîtrise absolue sur toutes les voies ferrées dans cette partie du pays.

Je suis d'avis, comme mon honorable ami de Dauphin, qu'une compagnie de chemin de fer devrait être obligée de construire chaque année, mais je prétends que cette règle devrait s'appliquer à toutes les compagnies et non pas spécialement à une—pas plus qu'il ne faut en prendre une au hasard et la punir. J'espère qu'au moment où le bill qui est inscrit à mon nom au feuilleton sera arrivé au stage régulier, je recevrai l'appui général de la Chambre. Le bill imposerait à toutes ces compagnies de chemin de fer l'obligation de construire au moins 25 milles dans les deux premières années—au cas où la longueur de la ligne autorisée aurait moins de 250 milles de longueur—dans les troisième et quatrième années suivantes un nouveau prolongement de 25 milles, de façon à finir en cinq ans, et si elles ne s'y conformaient pas, elles devraient revenir s'adresser à la Chambre pour demander une nouvelle extension de temps.

M. WRIGHT: L'honorable député a déclaré que ce n'était pas l'habitude du comité des chemins de fer d'accorder des chartes qui font double emploi, d'une localité à une autre et il nous a donné comme exemple le Grand-Tronc-Pacifique. Mais chacun sait que le Grand-Tronc-Pacifique a reçu une charte spéciale contenant des dispositions particulières et avec l'engagement très net contracté envers le pays qu'il ne construirait pas sa voie parallèlement à aucune autre en existence, mais que sa ligne ne serait pas autre chose qu'une grande route de colonisation. Nous apprenons maintenant, cependant, que c'est simplement une ligne parallèle à deux ou trois autres et qu'elle ne remplit pas le but qu'on s'était proposé d'atteindre.

M. BARKER: Je désire dire quelques mots sur cette question, parce que je me suis efforcé de savoir ce qui se passe au comité des chemins de fer. Si le très honorable premier ministre qui dirige les débats de cette Chambre pouvait de temps à autre, trouver le temps d'assister aux séances du comité, il verrait qu'il y a là un besoin urgent de réformes. Chaque député qui fait partie de ce comité sait qu'habituellement un nombre considérable de ses membres prennent place à l'autre bout de la salle pour se raconter l'un à l'autre des histoires sans faire attention le moins du monde au sujet en discussion. Alors, quand le député qui a pris le bill à sa charge—surtout s'il arrive que c'est un whip du gouvernement—se lève, les membres votent immédiatement chaque fois. Je ne crois pas qu'un seul membre de la droite voudra me contredire.

M. LENNOX: Dites-vous qu'ils votent équitablement?

M. BARKER: Ils votent comme le désire le promoteur du bill, sans s'inquiéter d'autre chose. L'honorable député qui a présenté le bill semble croire qu'il n'y a pas de mal à accorder plusieurs chartes dans la même région. Il soutiendrait volontiers qu'on doit accorder toute liberté aux chemins de fer et laisser les compagnies être incorporées et construites comme cela leur plaît.

Mais celui qui a quelque pratique des moyens employés pour obtenir un capital en vue d'exécuter de semblables travaux, sait qu'il n'y a pas de meilleur moyen d'empêcher les capitaux d'être employés dans la construction des chemins de fer au Nord-Ouest. Ce qu'a dit l'honorable député de Dauphin (M. Campbell) dans le comité est parfaitement juste. Il a dit qu'il n'avait pas l'intention de s'opposer à la compagnie spécialement mentionnée dans le bill et qu'il désirait voir cette ligne se construire, mais il désirait se débarrasser des compagnies fantaisistes. Il a soutenu que si la compagnie prétendait être capable de construire 1,500 milles de chemin de fer en cinq ans, elle pouvait bien en construire 25 en un an et il a proposé d'inscrire cette condition dans le bill.

L'avocat qui représentait les directeurs à déclaré qu'ils s'étaient efforcés de faire appel à des capitaux, à Paris ou à Londres, mais qu'ils avaient échoué par suite de la crise financière. Pourtant ils croyaient être en état aujourd'hui de placer leurs actions et ils avaient une grande confiance à ce sujet. Quiconque examine le projet et regarde les lignes dessinées sur la carte, comme une grande araignée qui projetterait ses pattes sur une étendue de 1,500 milles, peut se rendre compte qu'au lieu d'aider à la construction des lignes dans ce pays, cette compagnie sera un grand obstacle à leur développement. Si d'autres personnes voulaient demander une autre zône de ce territoire et désiraient construire 500 ou 200 milles de chemin de fer, ils se trouveraient tout de suite en présence de cette compagnie qui s'est réservée sur la carte toute cette région et l'a couverte de ses embranchements projetés dans toutes les directions, de sorte que personne ne voudrait aventurer un sou pour d'autres lignes. C'est ainsi que des compagnies fantaisistes, en conservant leurs droits sur la région d'année en année, peuvent empêcher la construction de chemins de fer sur chaque pied carré du territoire.

C'est pour cette raison et non parce qu'il désirait faire de l'opposition ou imposer un délai—c'est le contraire qu'il veut—que le député de Dauphin a combattu le principe du renouvellement de ces chartes.

Quelqu'un demandera: quel mal y a-t-il à cela? La compagnie n'a encore fait qu'une ou deux demandes. La charte, peut-être, a été accordée il y a dix ans et depuis elle n'a pas dépensé un dollar. Pourtant elle a toujours confiance qu'elle pourra construire la ligne. Quiconque sait ce qu'il en est, n'ignore pas que tant qu'une telle charte sera renouvelée, plus longtemps elle conservera l'espoir d'en tirer parti et quand elle verra que la chance disparaît, elle fera une nouvelle demande de renouvellement.

M. CONMEE: Je ne crois pas que l'honorable député d'Hamilton (M. Barker) expose avec impartialité ce qui se passe au comité. Il est vrai qu'un grand nombre de députés ne prennent pas une part très active aux travaux, mais il en est de même dans tous les comités. On peut en dire autant de la Chambre.

Nombre de députés ne prennent jamais part aux débats, et il n'en est que fort peu qui soient prêts à prendre part à une discussion sur des sujets généraux; mais cette circonstance ne justifierait personne, à mon avis, de prétendre que les tenants d'un parti politique se bornent à suivre leurs chefs. Ce n'est pas plus vrai en ce qui regarde les libéraux qu'en ce qui regarde les conservateurs; car, il est arrivé plusieurs fois, à ma connaissance, que lors de la discussion de bills, les membres conservateurs, au comité des Chemins de fer, aient d'un commun accord emboîté le pas derrière leur chef. Cependant, je ne voudrais pas dire que ce qu'ils en faisaient était dans l'intérêt du parti. L'honorable représentant de Dauphin n'a pas voulu dire, sans doute, que les libéraux qui ont voté contre sa proposition l'ont fait par esprit de parti, car alors il faudrait dire aussi que ses propres amis du parti conservateur se sont inspirés de motifs semblables. Je désire dire que s'il était possible par décret législatif de construire un chemin de fer dans tel ou tel sens, nous serions à même de travailler très efficacement au développement du Dominion; mais c'est ce qu'il ne nous est pas possible de faire. Dans certaines conditions, quand vous inclurez des restrictions dans les chartes de chemins de fer accordées à des particuliers, vous entraverez la libre initiative de ces particuliers, et vous empêcherez la réalisation de la fin même que vous avez en vue.

L'honorable député de Dauphin a exprimé l'opinion qu'en obligeant une compagnie à construire un certain nombre de milles de voie ferrée dans un certain nombre d'années, on déterminerait la construction plus rapide des chemins de fer. Je suis bien persuadé que c'est tout le contraire qui arriverait. J'ai présentes à l'esprit certaines entreprises de chemin de fer qui ont été ruinées par trop de précipitation dans la dépense. Considérez le cas actuel; je ne connais pas les conditions locales; je ne parlerai donc pas comme si je les connaissais; mais je prierai l'honorable membre de supposer l'état de choses suivant: la compagnie construit vingt-cinq milles de sa voie, et le mouvement du trafic n'est pas assez grand pour justifier une dépense de près d'un million. S'il n'y a pas de trafic, et si l'entreprise ne réussit pas, il n'y a pas de raison de faire cette dépense. Cette dépense va-t-elle profiter à quelqu'un? Le pays n'en retire aucun avantage, et la compagnie se trouve dans l'embarras, car elle n'est plus dans une situation aussi avantageuse pour faire appel aux capitalistes sur les marchés monétaires. L'honorable député d'Hamilton (M. Barker) a déclaré que rien n'embarrasserait plus l'ancienne compagnie, que l'octroi d'une charte pour la construction d'un chemin de fer à proximité du sien. Je ne saurais partager son opinion. Rien ne viendra davantage en aide à la compagnie. La classe des capitalistes saura de ce fait que c'est là une région favorable, puisqu'il se trouve une autre compagnie désireuse d'y construire un chemin de fer.

C'est précisément un de ces cas où le plus apte survit. Qu'on laisse le champ libre à ceux qui sont en mesure de construire un chemin de fer. Si vous restreignez les privilèges accordés par la charte, si vous circonscrivez l'initiative d'un groupe d'hommes qui a dépensé peut-être beaucoup d'argent et appliqué beaucoup d'énergie et de temps à la réalisation du projet, certes, vous ne sauriez dire que vous favorisez la construction du chemin de fer. La sagesse demande que vous laissiez à toute personne désireuse de construire le chemin de fer la liberté de s'y appliquer. Si ces requérants ont en main le capital nécessaire, ou s'ils sont en mesure de se le procurer plus rapidement que d'autres, alors ils construiront le chemin. Il ne sera pas construit deux chemins de fer. Nous n'en sommes pas encore rendus au point où les lignes existantes sont exposées à souffrir de la concurrence de nouvelles lignes. Je me rappelle,—et je ne me considère pas encore très âgé,—que naguère la compagnie du Grand-Tronc s'est crue très maltraitée parce qu'on projetait de construire une deuxième voie reliant Montréal à Toronto. Ce deuxième chemin de fer a été établi, et la compagnie du Grand-Tronc n'en a éprouvé que du bien. La prospérité du pays en a été augmentée. Ces chemins de fer activent le mouvement du trafic; ils n'en enlèvent aucune part aux lignes concurrentes. C'est précisément ce qui se passe dans d'autres parties du pays. L'honorable député de Simcoe-sud (M. Lennox), affirme que nous n'octroyons pas de charte pour l'établissement de voies parallèles à des lignes antérieurement établies. Nous le faisons constamment. Il ne s'est guère passé d'années, depuis quatre ou cinq ans, sans que, pour des parcours de 50 ou de 100 milles,

et même dans certains cas pour le parcours entier du chemin de fer, et il n'en est résulté aucun mal que je sache. Il n'y a pas lieu de redouter la trop grande multiplicité des lignes dans notre pays. Il nous faudrait des voies ferrées sillonnant parallèlement le pays de vingt milles en vingt milles, même dans les savanes de l'Ouest; et, dans les régions minières, il faudrait qu'elles fussent encore plus rapprochées. Le besoin de voies de communication se fait sentir dans toutes les parties du Canada. Il n'existe pas pour nous de besoin plus pressant. Je serais disposé à approuver une loi qui serait beaucoup plus libérale que notre loi actuelle relativement à la construction des chemins de fer. J'approuve la loi adoptée par l'état du Minnesota; là, quatre ou cinq personnes peuvent se constituer en compagnie de chemin de fer, obtenir une charte du secrétaire d'Etat et commencer la construction de la voie dans les trois jours. J'ai eu occasion de me rendre sur les lieux en vue du prolongement dans l'état du Minnesota du chemin de fer de Port-Arthur à Duluth et vers l'ouest; et je me suis aperçu qu'il nous faudrait organiser une nouvelle compagnie. Je me rendis à Minneapolis, et moins de cinq jours après j'en repartais ayant la charte en ma possession. Cette pratique a donné de bons résultats dans cet état. La loi sauvegarde la propriété particulière. Les concessionnaires de chartes n'obtiennent que le droit de construire un chemin de fer à travers une certaine région. On ne leur permet pas de déposséder qui que ce soit, personne ou compagnie, et ils ne sauraient porter atteinte aux biens d'une compagnie ou personne quelconque sans l'indemniser. On ne permet pas les abus, mais on accorde pleine liberté aux capitalistes de construire des chemins de fer partout où le besoin s'en fait sentir, partout où leur exploitation peut être profitable et où la population en réclame l'établissement. A mon avis, on se tromperait en adoptant la proposition faite à ce sujet par certains honorables membres. Je tiens à dire à ceux de mes collègues qui préconisent actuellement l'imposition de conditions restrictives en vue de l'établissement de ce chemin de fer, que leur proposition, si elle est adoptée, aboutira contre toutes leurs prévisions à la constitution d'un monopole au bénéfice des grandes compagnies, qui construiront cette voie quand bon leur semblera et dans les conditions qu'elles voudront bien. La députation le sait,—et je n'hésite pas à l'affirmer, —nombre des lignes importantes qui sont aujourd'hui en exploitation ne sont pas l'œuvre des grandes compagnies ni des grands capitalistes. Elles sont l'œuvre de la population locale, qui s'est agitée pour en déterminer l'établissement,, qui en a fait l'organisation, a lancé le projet, a fait le siège de la députation au Parlement, jusqu'à ce que la charte ait été obtenue ainsi que les subventions requises, et jusqu'à ce que l'entreprise ait été dans les conditions voulues pour attirer les capitaux et l'attention du grand capitaliste qui finalement s'en est emparé. N'était ce procédé de lancement, nous n'aurions par aujourd'hui nombre des chemins de fer qui font le service des transports pour le bénéfice de notre population, et surtout nous ne les aurions pas eus aussi promptement. A ceux de mes collègues qui préconisent l'imposition de ces conditions restrictives, je déclare qu'ils commettent une erreur de nature à nuire aux intérêts de la population qu'ils cherchent pourtant sincèrement à aider, je n'en doute pas. Au reste, notre loi des chemins de fer n'est pas sans imposer certaines conditions. Toute compagnie qui obtient une charte est tenue de dépenser 15 p. 100 de son capital dans un intervalle de temps assez restreint, sinon, elle perd le bénéfice de sa charte. Aux termes de la loi, la charte est annulable si la compagnie n'en remplit pas les conditions, et c'est tout ce qui arriverait si l'on imposait l'obligation de construire un certain nombre de milles dans un intervalle de temps donné; seulement, à mon avis, la compagnie dans ces conditions ne trouverait plus à se procurer les capitaux nécesaires à l'exécution de l'entreprise.

M. MAGRATH: Je ne sais trop si l'honorable député préopinant me visait particulièrement, mais il regardait de ce côté, et c'est ce qui m'engage à dire un mot ou deux sur ce sujet. J'approuve beaucoup des choses qu'il a dites. Il a signalé le danger qu'il y aurait pour nous dans l'Ouest à vouloir entraver l'initiative de ces compagnies de chemins de fer. Nous n'y songeons aucunement. De tout individu qui se présente à l'épicerie du coin et propose au marchand d'entrer en relations d'affaires avec lui, le marchand en homme pratique exige certaines preuves de la sincérité de l'individu en question. Je tiens à ne pas perdre mon temps et mes commettants sans doute tiennent de leur côté à ce que j'en fasse un bon emploi. Pourquoi prêterais-je l'oreille, au comité des chemins de fer, à ceux qui se contentent de déclarer: Nous avons en mains deux millions et nous allons commencer les travaux sur-le-champ. Que le président du comité des chemins de fer, ou que le ministre des Chemins de fer et des Canaux, déclare qu'on lui a fourni des preuves convaincantes de la sincérité de ces personnes, et de leur solvabilité dans les circonstances, et j'appuierai leur proposition. Je suis prêt à travailler à l'adoption de tout projet qui aboutira à la construction de chemins de fer dans notre pays; mais ne me parlez pas de personnes quelconques qui font leur apparition devant le comité des chemins de fer, et qui, exhibant une série de plans, se déclarent prêts à percer les montagnes Rocheuses en un point où l'on sait qu'il est impossible de faire pas-

ser un chemin de fer. Je me rémémore deux circonstances dans lesquelles on a exhibé des plans pour la construction de voies ferrées qu'on n'était aucunement en mesure de construire; et j'en conclus que ces personnes n'étaient pas renseignées à cet égard. Je ne suis pas hostile à l'octroi de chartes. J'ai parlé longuement sur le sujet au comité des chemins de fer, et je n'ai pas craint d'y exprimer nettement ma pensée. Mais il s'agit de poser une règle. Faut-il accorder des chartes à quiconque en fait la demande; et c'est en somme la prétention de l'honorable député préopinant (M. Conmee). Dans ce cas, il faudra qu'on me convainque de la sincérité des requérants; je ne veux pas m'exposer au reproche, de la part de mes commettants, d'avoir voté à l'aveuglette pour l'octroi de chartes de chemins de fer à établir dans ma propre région, sans avoir tenté de me renseigner sur la situation financière des promoteurs de ces projets et sur leur compétence à mener le projet à bien. Un homme a déclaré que cette pratique d'octroyer des chartes de chemins de fer à tort et à travers est de nature à jeter de la poudre aux yeux des habitants de l'Ouest. Il ne saurait y avoir de doute à cet égard. Je l'ai déclaré auparavant, et je le répète, les colons sont induits en erreur par cette pratique d'accorder des chartes pour la construction de chemins de fer qui ne seront peut-être jamais construits. Depuis la délibération du présent projet de loi devant le comité des chemins de fer, un habitant de ma circonscription m'écrit pour me demander conseil au sujet de son projet d'établissement dans une certaine partie du pays, et voici en quels termes il s'exprime:

La grande objection me paraît être l'éloignement de tout chemin de fer. J'aimerais beaucoup à connaître votre opinion quant à la perspective de l'établissement d'une voie ferrée dans cette partie du pays. S'il faut en croire tout ce que disent les journaux et toutes les propositions que l'on fait, le pays sera bientôt sillonné en tous sens de voies ferrées et il restera très peu de place pour la culture du grain.

Mon correspondant paraît s'être rendu compte assez nettement de la situation. Il nous arrive chez nous d'excellents colons à provenance des Etats-Unis; ils font la rencontre de l'agent pour la vente des terres qui les dirige vers une région éloignée de trente, quarante ou cinquante milles du chemin de fer; il leur exibe des tracés traversant le pays en question, et en somme, ces colons sont tout simplement trompés. Comme étant leur représentant, je condamne pareille pratique. Si ceux qui demandent des chartes établissent à la satisfaction du ministre des Chemins de fer, ou de quelque autre autorité compétente, qu'ils sont en mesure d'exécuter les travaux et qu'ils se proposent de les exécuter, alors qu'on leur accorde une charte; et je ferai tout en mon pouvoir pour leur venir en aide; mais s'il s'agit de quelques individus désireux d'obtenir du Parlement une charte dans un simple but de spéculation, je me déclare bien résolu à combattre toute proposition de cette nature.

(Il est fait rapport du bill , qui est lu une 3e fois et adopté.)

ADOPTION D'UN PROJET DE LOI CONCERNANT LA "LONDON AND LANCASHIRE PLATE GLASS CO.".

La Chambre se déclare en comité général et passe à la discussion des articles du bill (n° 27), déposé par M. MacDonell, autorisant la Livervool and Lancashire Plate Glass and Indemnity Company of Canada.

L'hon. M. EMMERSON: Nous savons tous qu'il existe déjà une grande compagnie d'assurance anglaise, connue sous le nom de London and Lancashire Insurance Co., et je vois que les intéressés, dans la présente compagnie, habitent Toronto, ce qui porte à croire que la nouvelle compagnie qui demande une charte n'a rien à faire avec la compagnie London and Lancashire d'Angleterre. La question de la similitude des noms a-t-elle été discutée devant le comité des banques et du commerce? Sans doute que l'objet de ces deux compagnies est différent, mais une confusion peut facilement se produire dans l'esprit du public, et il me semble que les intéressés devraient choisir un autre nom. Naturellement, si la question a été discutée et réglée, je ne prétends pas intervenir à présent, mais je pose la question.

L'hon. M. FIELDING: Cette question de la similitude des noms est souvent soulevée devant le comité des banques et du commerce, et bien souvent il est très difficile de trouver la solution exacte. Cependant, dans le présent cas, la difficulté ne se présente pas, car ceux qui demandent la charte habitent Toronto. La compagnie est une dépendance de la compagnie anglaise et le premier nom mentionné parmi les membres de la nouvelle compagnie est celui du gérant de la compagnie anglaise, dans la province d'Ontario. Nous pouvons donc supposer que, dans le présent cas du moins, il n'y a aucune objection.

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

ADOPTION D'UN PROJET DE LOI CONCERNANT LA BANQUE DE VANCOUVER.

La Chambre se déclare en comité général et passe à la discussion des articles du bill (n° 52) déposé par M. Cowan, concernant la banque de Vancouver.

Sur l'article 1er.

M. LENNOX: Ce bill semble être une abrogation de la loi générale sur les ban-

ques. Les articles 14 et 16 de la loi sur les banques, dont il est fait mention dans ce bill, stipulent expressément que si le certificat n'est pas accordé dans un délai d'un an tous les pouvoirs et privilèges prendront fin. Je désirerais savoir du ministre des Finances que sont généralement obtenues les prorogations du délai pour l'obtension du certificat.

L'hon. M. FIELDING: Ce bill est une abrogation de la loi générale, pour ce qui concerne cette banque. Je crois que c'est la procédure ordinairement suivie pour obtenir une prorogation du délai.

Sur l'article 1a.

M. LENNOX: Ce n'est pas une modification très importante à faire à un bill que d'ajouter à la liste des directeurs des noms qui n'étaient pas dans le bill original? Quelle publicité a-t-on donné à ces changements?

L'hon. M. FIELDING: Je considère que c'est une question qui ne regarde que les intéressés. S'ils jugent à propos d'ajouter des noms à la liste des directers provisoires, je ne vois pas quel intérêt public on servirait en les en empêchant.

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

3e LECTURE.

Après délibération sommaire en comité général d'un projet de loi (n° 58), déposé par M. Ralph Smith, concernant la compagnie du chemin de fer de Vancouver à Westminster et au Yukon.

2e LECTURE.

De divers projets de loi,

Le 1er bill (n° 75) déposé par M. Pardee, concernant la compagnie du chemin de fer canadien du Nord d'Ontario;

Le 2e, bill (n° 77), déposé par M. Proulx, concernant un brevet d'invention de la compagnie Saumarine;

Le 3e, bill (n° 79), déposé par M. McIntyre (Strathcona), concernant le C.P.R.;

Le 4e, bill (n° 80), déposé par M. Taylor (Leeds), concernant la compagnie du chemin de fer de Kootenay à Arrowhead;

Le 5e, bill (n° 81), déposé par M. Cash, concernant la compagnie du chemin de fer du Manitoba au Nord-Ouest;

Le 6e, bill (n° 82), déposé par M. Beattie, concernant la compagnie d'assurance dite "Monarch Fire Ins. Co.";

Le 7e, bill (° 84), déposé par M. Turriff, concernant la compagnie de chemin de fer Athabaska-nord;

Le 8e, bill (n° 85), déposé par M. Geo. Taylor, concernant la compagnie du chemin de fer du Sud de la Colombie-Anglaise;

Le 9e, bill (n° 86), déposé par M. Hodgins, concernant la compagnie du chemin de fer Cobalt Range;

Le 10e, bill (n° 87), déposé par M. Hodgins, concernant la compagnie du chemin de fer d'Arnprior à Pontiac.

CONVENTION SUPPLEMENTAIRE AVEC LA FRANCE.

L'hon. WM S. FIELDING (ministre des Finances) dépose un message du gouverneur général.

M. l'Orateur donne lecture du message qui est ainsi conçu:

Grey.

Le Gouverneur général transmet à la Chambre des communes copie d'une convention complémentaire, concernant les relations commerciales entre la France et le Canada, conclue à Paris le 23 janvier 1909, entre Sa Majesté et le président de la République française.

Hôtel du Gouvernement,
Ottawa, 8 mars 1909.

L'hon. M. FOSTER: La correspondance est-elle prête à être déposée?

L'hon. M. FIELDING: Je croyais pouvoir la déposer en même temps que la convention, mais elle sera prête pour demain.

QUESTIONS.

TRAITEMENTS DES FONCTIONNAIRES EN 1896 ET EN 1909.

L'hon. M. FOSTER demande:

Quel a été le montant total payé en 1896, aux employés permanents du service intérieur à Ottawa, et aux employés ne faisant pas partie du service intérieur qui ont été payés à même des crédits généraux et pour dépenses casuelles, respectivement, dans les divisions ou départements ajoutés au service intérieur par la loi de 1908 et quelle est la somme estimative nécessaire pour les divisions similaires pour l'exercice 1909-10?

L'hon. CHS MURPHY (secrétaire d'Etat):

	1895-6.	1909-10.
Traitement du service administratif ..	$ 967,771 72	$2,732,504 25
Dépenses imprévues..	48,153 78	18,150 00
Traitements extérieurs et crédits généraux..	284,598 57	703,335 77
	$1,300,524 07	$3,454,390 02

CHEMIN DE FER DU CANADA-EST.

M. AMES demande:

1. Quel a été le prix originairement payé par le Gouvernement pour le chemin de fer du Canada-Est?

2. Depuis l'achat de la ligne entre Fredericton et Chatham quelle somme a été dépensée chaque année pour l'améliorer? Quel montant le Gouvernement s'attend-t-il à dépenser de ce chef pendant l'exercice 1909-10?

3. Quelle est la valeur approximative du matériel roulant qui a été ajouté à celui qui était précédemment en service sur cette ligne?

4. Quelle a été chaque année depuis son acquisition par le Gouvernement, la dépense approximative pour frais de roulement, et quelles ont été les recettes approximatives provenant de cette ligne?

J'espérais que la réponse à cette question serait donnée assez tôt pour la discussion

L'hon. G. P. GRAHAM (ministre des Chemins de fer et Canaux): Je l'espérais aussi. mais la comptabilité est tenue de telle sorte qu'il est difficile de se procurer des détails pour une section du chemin de fer en particulier. Je constate qu'il en est de même sur toutes les lignes de chemins de fer.

LA NOUVELLE AILE DU PALAIS LEGISLATIF.

L'hon. M. FOSTER demande:

Quel montant de la dépense faite pour la nouvelle aile de l'édifice du Parlement et ses modifications a été payé au personnel de la construction pour: a) main-d'œuvre; et b) pour surveillance?

L'hon. M. PUGSLEY (ministre des Travaux publics):

a) $16,161.43.

b) $990.00.

HOPITAL VETERINAIRE A KINGSTON.

M. EDWARDS demande:

1. Quelles sont les dimensions de l'hôpital vétérinaire à Kingston et combien de chevaux peuvent-ils y être traités?

2. De qui des soumissions ont-elles été reçues pour sa construction, et quel est le chiffre de chacune d'elles?

3. Quand le contrat a-t-il été adjugé, quel en est le chiffre et quels sont les ouvrages compris dans le contrat?

4. Combien, jusqu'à ce jour, l'édifice a-t-il coûté, et quel est le coût total estimatif de l'édifice, garnitures et installations complètes, pour que l'édifice puisse être utilisé?

5. Quelques-uns des ouvrages ont-ils été donnés à l'entreprise sans que des soumissions aient été demandées? En tels cas, à qui l'ouvrage a-t-il été donné, et quel est le chiffre de chacun de ces ouvrages?

L'hon. WM PUGSLEY (ministre des Travaux publics): La réponse à toute ses questions serait négative, mais je crois devoir expliquer qu'il y a dans le budget principal du présent exercice un item qui a probablement induit mon honorable ami à poser ces questions. Mais, cet item est là par erreur. L'an dernier un crédit de $1,500 avait été demandé pour un hôpital vétérinaire, mais après avoir consulté le ministre de la Milice et de la Défense, j'avais décidé d'y renoncer. Par une erreur typographique le chiffre de $15,000 a été mis en regard du crédit de $1,500 de l'an dernier. Je suppose que l'erreur provient de ce que l'item précédent.

M. H. B. AMES.

pour des casernes, je crois, est aussi de $15,000. C'est une erreur et lorsque viendra l'adoption des résolutions budgétaires, je demanderai que cet item soit retranché. De sorte que le réponse est négative. Rien n'a été fait pour un hôpital vétérinaire.

LE CHENAL DU SAINT-LAURENT.

M. ECREMENT (par M. Devlin) demande:

1. Quelle est la largeur et la profondeur du chenal du Saint-Laurent entre Montréal et Québec?

2. Quelle somme a été dépensée l'an dernier pour faire ce dragage?

3. Quel était: a) le nombre de dragues; b) d'ouvriers employés?

4. Le Gouvernement se propose-t-il de continuer ces travaux au printemps prochain, spécialement de faire draguer le fleuve Saint-Laurent en face de Berthierville, afin qu'en cet endroit les eaux soient navigables pendant toute la saison de navigation?

L'hon. L. P. BRODEUR: (ministre de la Marine et des Pêcheries):

1. Il existe maintenant un chenal parfait d'une profondeur de 30 pieds, aux basses eaux, entre Montréal et Cap-Levrard, à quatre milles en aval de Batiscan, soit 105¼ milles en aval de Montréal. Plus en aval que cela, on profite de la marée pour obtenir cette profondeur—là au Cap-à-la-Roche et au Cap-Charles, à l'époque des basses eaux. La largeur de ce chenal, là où il est en ligne droite, est d'au moins 450 pieds, et elle varie entre 500 et 800 dans les courbes. L'élargissement est terminé partout excepté sur une longueur de cinq milles dans le lac Saint-Pierre, entre la bouée Blanche et la courbe n° 3, où la largeur du chenal est actuellement de 300 pieds. Là où l'on élargit et creuse actuellement le chenal pour lui donner 30 pieds de profondeur aux eaux les plus basses (au Cap-à-la-Roche et au Cap-Charles), il y a une profondeur de 27½ pieds à l'eau basse; la longeur est de 300 pieds dans les parties droites et de 450 pieds aux courbes.

Les travaux qui s'exécutent en aval de Québec sont destinés à donner une profondeur de 30 pieds à marée basse sur les battures de Saint-Thomas et à la rive de Beaujeu, avec une largeur uniforme de 1,000 pieds. Le chenal le long de la rive de Beaujeu a été officiellement inauguré le 29 juillet 1908, et là où il n'y avait que 21 pieds d'eau à marée basse, nous avons maintenant une profondeur de 30 pieds aux marées les plus basses sur une largeur de 600 pieds.

2. Pendant l'année expirée le 31 mars 1908, le chiffre total des dépenses relatives au dragage et à la construction des nouveaux appareils de dragage du chenal du Saint-Laurent, s'est élevé à $895,599.88.

3. Le matériel de dragage du chenal du Saint-Laurent, entre Montréal et la Pointe-au-Père, se composait de six dragueurs à

godets, d'un dragueur hydraulique, de quatre dragueurs hydrauliques de mer à bascule, de quatre steamers pour le personnel et de 9 remorqueurs avec tous leurs accessoires. Le personnel des bateaux servant au dragage se compose de 526 hommes, et celui des chantiers de Sorel comprend 800 employés, soit un total de 1,326.

4. Le Gouvernement se propose de continuer au printemps le creusement du chenal du Saint-Laurent entre Montréal et la Pointe-au-Père. Le chenal de Berthierville relève du ministère des Travaux Publics.

L'hon. WM PUGSLEY (ministre des Travaux publics): C'est à mon ministère qu'il incombe jusqu'à un certain point de répondre à la 4e partie de cette question.

4. Au cours de l'été de 1907, il a été fait du dragage à Berthierville pour donner au chenal une profondeur de 9 à 12 pieds à l'eau basse, profondeur que l'on jugeait alors suffisante aux besoins de la navigation. Si le besoin de nouveaux travaux de dragage se faisait sentir, nous donnerions à la question toute l'attention voulue.

LIQUIDATION DE LA BANQUE CENTRALE DU CANADA.

M. DONNELLY demande:

1. Le receveur général a-t-il reçu du liquidateur de la banque Centrale du Canada, par l'entremise du registraire de la cour, la balance restée entre les mains dudit liquidateur?

2. Dans l'affirmative, quel est le chiffre de cette balance ,et quelles sont les charges inscrites contre cette balance?

L'hon. W. S. FIELDING (ministre des Finances:

1. Oui.

2. $3,668.15, dont $776.17 devaient servir au paiement des dividendes qui, suivant la déclaration des liquidateurs, n'avaient pas encore été réclamés; les autres $2,-891.98 représentent la balance que les liquidateurs avaient en caisse au moment où ils furent relevés de leurs fonctions. Cette somme devait être répartie au pro rata entre les ayant-droit établissant le bien fondé de leurs réclamations.

CHEMIN DE FER INTERCOLONIAL-CALVIN MACKENZIE.

M. RHODES (par M. Jameson) demande: ministration de ce département.

1. Calvin McKenzie, de Eureka, comté de Pictou, est-il à l'emploi du chemin de fer Intercolonial, ou de quelque autre département de l'administration?

2. S'il n'est pas ainsi employé actuellement, l'a-t-il été en quelque temps que ce soit, en 1908?

3. A-t-il été longtemps employé, et quel poste occupait-il?

4. Est-il employé actuellement et quelles sont ses fonctions?

5. Quel est son salaire? Quelle somme totale lui a été payée?

L'hon. GEO. P. GRAHAM (ministre des Chemins de fer et des Canaux):

1. Calvin McKenzie est à l'emploi de l'Intercolonial.

2. Depuis janvier 1905, en qualité d'aide à la construction des chaudières.

3 et 4. Réponse au n° 2.

5. Il lui est payé 16 cents de l'heure, et le 31 janvier dernier, il lui avait été payé en tout $2,407.39.

LE TRAITE DE 1894 ENTRE LA GRANDE-BRETAGNE ET LE JAPON.

M. BORDEN demande:

1. A quelle date le traité du 16 juillet 1894 entre le Royaume-Uni de la Grande-Bretagne et de l'Irlande et l'empire du Japon est-il devenu en force en premier lieu?

2. A quelle date la période de douze ans mentionnée dans l'article 21 du traité expire-t-elle?

3. A quelle date l'une ou l'autre des hautes parties contractantes a-t-elle le droit, aux termes de l'article 21, de notifier l'autre partie de son intention de mettre fin audit traité?

Le très hon. sir WILFRID LAURIER (premier ministre):

1. Le 17 juillet 1899.

2. Le 17 juillet 1911.

3. Onze ans aprés l'entrée en vigueur du traité, il sera loisible à chacune des hautes parties contractantes de prévenir l'autre de son intention de faire cesser les effets de la convention, et douze mois après la signification de cet avis, le traité sera abrogé et cessera ses effets.

JETEE ENTRE CARIBOU ET L'ILE CARIBOU.

M. CROSBY demande:

1. Quelle somme a été dépensée, chaque année, depuis 1896, sur le brise-lames ou jetée, entre Caribou et l'île Caribou, comté de Pictou, Nouvelle-Ecosse?

2. Quelle somme totale a été dépensée depuis 1896?

3. L'ouvrage est-il terminé? Si non, dans quelle condition se trouve-il actuellement?

4. Quand doit-on terminer l'ouvrage, et quel est le chiffre esimatif de la dépense que nécessitera l'achèvement des travaux?

L'hon. WM PUGSLEY (ministre des Travaux publics):

1. 1896-97 pas de dépense.
   1897-98 "
   1898-99 "
   1899-1900 "
   1900-01 ..... $1,305 60
   1901-02 ..... 256 25
   1902-03 ..... 650 06
   1903-04 ..... 1,552 07
   1904-05 ..... 1,224 44
   1905-06 pas de dépense.
   1906-07 "
   1907-08 "
   1908-09 (jusqu'à cette date 5,107 99

2. $10,096.41.

3. a) Non. b) A la fin de décembre dernier, on avait donné à la jetée une hauteur de trois pieds au-dessus des plus hautes eaux sur une longueur de 700 pieds à partir de la terre ferme, et une hauteur d'environ deux pieds au-dessus de la marée haute sur le reste de la longueur, soit 630 pieds; on a aussi enfoncé des pilotis sur une longueur de 555 pieds là où l'on projette d'exécuter des travaux en pilotis et en fascines pour protéger le tiers central de la jetée.

4. a) Dès que le crédit sera ouvert. b) $3,000.

LE CANAL DE LA RIVIERE HOLLAND.

M. SHARPE demande:

1. Une députation de York-Nord s'est-elle rendue auprès du Gouvernement pour insister sur la construction du canal de la rivière Holland, ou Newmarket? Si oui, à quelle date cette députation a-t-elle eu une entrevue avec le Gouvernement?

2. Des ingénieurs ont-ils fait des rapports? Si oui, à quelles dates?

3. Combien d'ingénieurs ont-ils fait des rapports; à quelles dates, et quelle est la nature de tels rapports?

4. Quelles somme a été dépensée, chaque année, depuis que l'ouvrage est commencé? Combien d'hommes y ont été employés durant les mois d'août, septembre, octobre, novembre et décembre 1908?

5. Quand compte-t-on que l'ouvrage sera terminé?

6. Le Gouvernement a-t-il l'intention de pousser les travaux du canal plus loin que Newmarket, ou de dévier de la direction principale du canal actuel?

7. De combien le niveau du canal Newmarket est-il plus élevé que celui du lac Simcoe? Newmarket est-il le point le plus élevé entre le lac Simcoe et Toronto? Si non, où se trouve le point le plus élevé, et de combien ce point est-il plus élevé que le niveau du lac Simcoe?

8. Quelle est la population de Newmarket? Quelles sont ses principales industries? Quel est le revenu provenant du bureau de poste?

9. Quelle est la nature et la quantité de trafic que ce canal serait appelé à desservir?

Lh'on. GEO. P. GRAHAM (ministre des Chemins de fer et des Canaux):

Pour les questions 1, 2 et 3, on voudra bien se reporter au dossier n° 2 déposé sur le bureau de la Chambre des communes et qui fournit tous les renseignements.

4. Pour ce qui est de la dépense de deniers, voir la réponse donnée à la question faite par M. Wallace, page 1980 du hansard (éd. angl. non revisée), séance du 3 mars 1909.

Nombre moyen des hommes employés durant la dernière semaine d'août, 280.

Nombre moyen des hommes employés durant la dernière semaine de septembre, 259.

Nombre moyen des hommes employés durant la dernière semaine d'octobre, 250.

Nombre moyen des hommes employés durant la dernière semaine de novembre, 210.

M. WM PUGSLEY.

Nombre moyen des hommes employés durant la dernière semaine de décembre, 110.

5. Il n'a pas été arrêté de date.

6. La question n'est pas à l'étude.

7. Le niveau des eaux du canal de New-Market sera de 43.09 au-dessus de celui des eaux basses du lac Simcoe.

8. Non. Le ministère ne possède d'autres renseignements que ceux qu'il a déjà fournis à la Chambre.

9. Le recensement de 1901 donne à New-Market une population de 2,125 habitants. Pour l'exercice expiré le 31 mars 1908, la recette postale a été de $5,297.22. Les industries sont: la fabrication des meubles de bureaux et d'articles en bois, le minoterie, l'imprimerie, la fonderie, la fabrication de la brique, des tuiles, des eaux gazeuses, des conserves et des monuments.

10. Le trafic auquel sert ordinairement le transport par eau.

M. THOMAS FAGIN.

M. MONK demande:

1. Thomas Fagin est-il employé par le département de la Marine et des Pêcheries, ou par l'un quelconque des autres départements du Gouvernement?

2. S'il est ainsi employé, est-il un employé temporaire ou permanent; quel est son salaire et quelles sont ses fonctions?

L'hon. L. P. BRODEUR (ministre de la Marine et des Pêcheries):

1. T. A. Fagan est employé par le département de la Marine et des Pêcheries.

2. Ses appointements sont de $1,000 par année. Ses fonctions consistent à prêter son concours au surintendant des travaux de la région qui s'étend de Montréal à Québec.

M. MONK: L'honorable ministre (l'honorable M. Brodeur) n'a pas dit si c'est un surnuméraire ou un employé régulier.

L'hon. M. BRODEUR: Il touche des appointements annuels de $1,000.

COUT DU CANAL WELLAND.

M. McCALL demande:

1. Quel est le coût total jusqu'à ce jour, du canal Welland et de son coursier d'alimentation ainsi que des autres travaux qui se rapportent à ce canal?

2. Quel est le volume ou la quantité des marchandises transportées par le canal Welland pendant les cinq dernières années (de 1903 à 1908), et de cette quantité, combien y avait-il de produits canadiens, et combien de produits américains?

3. Quel a été le volume ou la quantité des marchandises qui ont passé par ce canal pendant les cinq années qui ont suivi immédiatement l'élargissement de ce canal, et quelle a été la quantité de produits canadiens, et de produits américains?

4. Quel a été le coût de l'entretien et de l'exploitation de ce canal pendant les cinq dernières années?

L'hon. GEO. P. GRAHAM (ministre des Chemins de fer et des Canaux):

1. Dépenses imputables sur le capital jusqu'au 31 de mars 1908	$28,082,629 82	
Dépenses totales imputables sur le capital du 1er d'avril 1908 au 31 de janvier 1909	214,944 13	
Total	28,297,573 95	
Coût total des réparations, imputables sur le revenu, jusqu'au 31 de mars 1908.	$ 1,153,560 56	
Coût total des réparations, imputable sur le revenu, du 1er d'avril 1908 au 31 de janvier 1909	104,565 76	
	$ 1,258,126 32	
Grand total	$29,555,700 27	

	Canadiens.	Américains.	Total.
2. 1904			$ 811,370 00
1905			1,092,050 00
1906			1,201,917 00
1907			1,614,132 00
1908	$776,245	$927,208.	1,703,453 00

NOTE.—Il est impossible de fournir des renseignements sur la quantité des produits canadiens et des produits américains qui ont été transportés par le canal de 1903 à 1907.

	Total.
3. 1888	878,800
1889	1,085,273
1890	1,016,165
1891	975,013
1892	955,554

4. Dépenses des cinq dernières années jusqu'au 31 de mars 1908, fin du dernier exercice, pour l'entretien, les salaires et les réparations, $881,659.36.

NOTE.—L'exercice de 1906-1907 ne comprend que neuf mois.

Les renseignements donnés plus haut se trouvent dans le rapport annuel publié par le département des Chemins de fer et des Canaux et dans les Renseignements statistiques concernant les canaux.

NAVIRE GARDE-PECHE SUR LA COTE DU PACIFIQUE.

M. RALPH SMITH demande:

1. Quand a été ouvert le crédit pour la construction d'un navire garde-pêche sur la côte du Pacifique?
2. Des soumissions ont-elles été demandées pour la construction du navire?
3. Dans l'affirmative, combien de soumissions ont été reçues, quels étaient les soumissionnaires et les montants respectifs des soumissions?
4. Le Gouvernement a-t-il accepté l'une des soumissions? Dans l'affirmative, quel soumissionnaire a été choisi?
5. Quand les entrepreneurs sont-ils censés devoir achever le navire?

L'hon. L. P. BRODEUR (ministre de la Marine et des Pêcheries):

1. En 1907-1908.
2. Oui.
3. Sept. La maison Swan, Hunter et Wigham Richardson, de Welland-on-Tyne, Ang.; la compagnie de chantiers maritimes de Collingwood, Ont.; MM. Fleming et Ferguson, de Paisley; la maison Vickers, Sons and Maxim, de Burrow-in-Furness; Clydebank Engineering and Shipbuilding Works, de Clydebank; London and Glasgow Engineering Company, de Glasgow; Polson Iron Works, à responsabilité limitée, de Toronto.
4. Non. Les soumissions sont encore à l'étude.
5. Répondu sous le n° 4.

IMPORTATIONS DE CLOUS EN 1907-1908.

M. LALOR (par M. Blain) demande:

1. Combien de livres de clous ont été importés au Canada pendant les années 1907 et 1908?
2. Par qui ces clous ont-ils été importés et par quels ports d'entrée?
3. D'où ont-ils été expédiés et quels sont les noms des expéditeurs?
4. Quel était le prix par livre?
5. Les clous sont-ils admis en franchise?

L'hon. WM PATERSON (ministre des Douanes):

1. Les tableaux du commerce et de la navigation indiquent que les principales importations de clous, pendant l'exercice clos le 31 de mars 1908, ont été:

	Livres.	Valeur.	Valeur moyenne par livre.
Clous et pointes de fer ou d'acier faits à la mécanique	412,400	$10,359	2½
Clous métalliques de toutes sortes, n.a.p.	787,400	27,035	3 4-10
Clous, pointes et broquettes, n.a.p.	271,631	16,443	6
Clous et pointes en alliage et clous à volige	16,595	2,632	15⅞

2, 3 et 4. Il n'est pas d'usage de publier les renseignements demandés dans les questions numéros 2, 3 et 4, et ceux-ci ne peuvent pas être fournis à présent, j'imagine. J'ignore si je pourrais obtenir ces renseignements. en tout cas, cela prendrait beaucoup de temps.

5. Les clous ne sont pas admis en franchise.

EMPLOYES DE L'INTERCOLONIAL, GROUPES PAR CLASSE.

M. STANFIELD (par M. Herron) demande:

1. Combien de commis sont au service de l'Intercolonial et quelle est la moyenne de leur salaire par jour?
2. Combien y a-t-il de classes d'employés au service de l'Intercolonial, et quelle est la désignation de chaque classe?

3. Sous le rapport du salaire, quelle est la position des commis comparativement aux autres employés de l'Intercolonial?

L'hon. G. P. GRAHAM (ministre des Chemins de fer et des Canaux):

1. Quatre cent soixante à $1.85 par jour, terme moyen.

2. Classe.	Nombre.
Principaux fonctionnaires	7
Autres fonctionnaires importants	82
Chefs de gare	236
Autres employés des gares	681
Mécaniciens	356
Chauffeurs	435
Conducteurs	265
Autres hommes d'équipe	998
Machinistes	473
Charpentiers	493
Autres employés dans les ateliers	875
Contremaîtres des cantonniers	263
Cantonniers	1,028
Aiguilleurs ,etc	86
Télégraphistes	273
Employés pour la surveillance du matériel	44
Tous autres employés	1,868
Total	8,923

3. Ils occupent le treizième rang dans la liste des employés.

DEMANDES D'INDEMNITES A L'INTERCOLONIAL.

M. RHODES demande:

1. A-t-on réglé ou payé, entre le 1er juin et le 31 décembre 1908, les réclamations présentées au Gouvernement par des habitants de la Nouvelle-Ecosse à la suite de dommages personnes ou de pertes d'animaux, ou de dommages à la propriété, causés par le chemin de fer intercolonial?

2. Dans l'affirmative, quels sont les noms et les adresses des réclamants; quelle est la nature de leurs réclamations, et celle du règlement effectué, en chaque cas?

M. l'ORATEUR: La question reste inscrite comme avis de motion pour le dépôt d'un rapport.

FONDS PATRIOTIQUE SUD-AFRICAIN.

M. WALLACE demande:

1. Le Gouvernement connaît-il l'existence du fonds patriotique sud-africain? Dans l'affirmative, quelle balance reste-t-il entre les mains du trésorier, et quel est ce trésorier?

2. Quels sont ceux qui ont participé aux bénéfices de ce fonds, et jusqu'à concurrence de quelle somme?

3. Qu'est-ce que le Gouvernement a l'intention de faire à propos de ce fonds?

4. Y a-t-il des personnes rétribuées sur ce fonds?

L'hon. WM PUGSLEY (ministre des Travaux publics): A la demande du ministre de la Milice, je dois déclarer que le ministère n'a pas l'administration de ce fonds et ne saurait répondre à aucune de ces questions. L'association canadienne du fonds patriotique a été constituée en corporation par le chapitre 92 des Statuts de 1901 et que ses lois organiques ont été modifiées en 1908.

M. R. J. WATSON.

M. SEXSMITH demande:

1. M. R. J. Watson, ancien député libéral, a-t-il été nommé à quelque emploi relevant de ce Gouvernement?

2. Dans l'affirmative, quel ouvrage lui a été confié, quand commencera-t-il, quelles sont les fonctions spéciales qui lui sont confiées, et quel est son traitement?

L'hon. FRANK OLIVER (ministre de l'Intérieur): M. Watson est chargé de faire l'inspection de certaines concessions forestières dans la zone des chemins de fer de la Colombie-Anglaise afin de désigner les parties de ces concessions qui peuvent être exceptées, parce qu'elles sont propres à la colonisation. Il est déjà partie pour l'ouest et ses appointements pendant la durée de ses fonctions seront sur le pied de $2,500 par année.

"OPPORTUNITIES IN CANADA, 1909."

M. McCARTHY (par M. Herron) demande:

Quels sont les éditeurs du livre ayant pour titre: "Opportunities in Canada, 1909"?

L'hon. FRANK OLIVER (ministre de l'Intérieur): L'éditeur est M. Ernest Heaton, de Toronto.

DRAGAGE DANS LE PORT DE SAINT-JEAN.

L'hon. M. FOSTER demande:

1. A quelle date ont été commencés les travaux de dragage exécutés par M. Gregory au quai de délestage, dans le port de Saint-Jean?

2. A quelle date a été commencé le dragage fait par la Maritime Dredging and Construction Company, à Beacon-Bar, havre de Saint-Jean?

3. A-t-on adjugé des entreprises pour dragage dans le havre de Saint-Jean depuis le mois d'août 1908, autres que celles mentionnées à la page 1983, hansard revisé? Dans l'affirmative, quelles entreprises; à quels entrepreneurs, à quels prix; quelles soumissions, s'il en est, ont été demandées et reçues pour ces ouvrages; et quels sont les noms des soumissionnaires et les prix demandés par eux?

L'hon. WM PUGSLEY (ministre des Travaux Publics):

7. Le 17 février 1909.

2. Le 26 février 1909.

3. (a) Oui.

(b) Dragage à York-Point.

(c) La compagnie dite "Maritime Dredging and Construction Company."

(d) Prix par verge cube:

Remorqué jusqu'aux lieux de déchargement.

Roc.	Autres matières.
$6.	$0.90 cts.

Rejeté en dehors du chenal.	
Roc.	Autres matières.
$6.	$0.90 cts.

(e) On a demandé des soumissions par des annonces publiques, et nous n'en avons reçu qu'une, celle de la compagnie mentionnée plus haut et qui demandait les prix mentionnés.

PONT AUX ECLUSES DE SAINT-ANDRE, MANITOBA.

M. BRADBURY demande:

1. Dans l'entreprise actuelle de la construction du pont au-dessus du barrage aux écluses de Saint-André, Manitoba, est-il question de faire les raccordements convenables avec la chaussée sur les deux côtés de la rivière, de manière à ce que le pont soit d'une utilité réelle pour le trafic?

2. Dans la négative, le Gouvernement a-t-il l'intention de faire exécuter immédiatement cet ouvrage, afin de relier la chaussée avec le pont au moyen d'une route d'accès propre au trafic général?

L'hon. WM PUGSLEY (ministre des Travaux publics):

1. Non.

2. On considère que cet ouvrage doit être entrepris par le gouvernement provincial et la municipalité.

TRAVERSE DU CHEMIN DE FER A PEMBROKE.

M. LENNOX demande :

Relativement à une réponse à un ordre déposé le 4 mars courant, à la suite d'une motion de M. Lennox, (document de la session 99), et à une liste des causes décidées par la commission des chemins de fer, marquée "A", dans cette réponse, vu qu'il appert par la réponse que sur un total de 69 cas de traverses de chemins de fer réglés, dans 68 cas les compagnies de chemins de fer ont payé tous les frais, ou la plus grande partie des frais, quelles sont les circonstances spéciales de ce cas unique, dans lequel le Gouvernement était intéressé, savoir la traverse à Pembroke, ordre 192, qui ont amené le verdict par lequel la compagnie de chemin de fer, en cette circonstance, a été exonérée, rejetant sur le pays, représenté par le département des Travaux publics, le poids de tous les frais nécessité pour fournir la protection voulue?

L'hon. GEO. P. GRAHAM (ministre des Chemins de fer et des Canaux): La commission désire déclarer en réponse qu'il s'est glissé une erreur dans la note marquée "A" et à laquelle il est fait allusion dans la question, en citant le numéro de l'ordre comme étant le numéro 192, tandis qu'il s'agit du numéro 3,244 et que cet ordre date du 4 juillet 1907. L'arrêté numéro 192 du 18 octobre 1904 avait été signé par feu l'honorable A. G. Blair qui remplissait alors la fonction de commissaire en chef, mais il n'a été publié en réalité qu'après cette date; mais quant à leur portée ces deux arrêtés sont identiques. Pour répondre à cette question, je dirai que la requête a été présentée au bureau le 4 octobre 1904. Plus tard, le 5 mai 1905, cette requête fut débattue à une séance publique du bureau à Ottawa, MM. White, C.R. et G. A. McMullen plaidant la cause du Pacifique-Canadien, et C. U. Valiquette, ingénieur du département des Travaux publics, celle de ce dernier. Le bureau, après avoir entendu les plaidoieries, tels qu'indiqué dans les procès verbaux, volume 16, pages 1684 et suivantes jusqu'à 1696, a décidé d'accorder au requérant (c'est-à-dire au département des Travaux publics du Canada) le droit de traverser à niveau de rail avec quai projeté, la voie du Pacifique-Canadien, en face de Pembroke, telle que démontrée dans le plan produit, et que cette traverse devait être protégée par l'installation d'une cloche automatique, le requérant, c'est-à-dire le département des Travaux publics devant enquérir et supporter le coût d'installation et d'entretien de cet ouvrage. La preuve fait voir que le Pacifique-Canadien prétendait que les rues de la ville de Pembroke ne s'étendaient pas plus loin que la ligne d'eau de la rivière Ottawa; qu'il avait construit sa ligne sur chevalets dans l'eau; que ce quai ayant été construit au delà de cet ouvrage, les abords du côté de la ville ainsi que la traverse de ses voies ne devaient pas être portés à son passif non plus que le coût des ouvrages nécessaires à la protection du public.

Il semblerait qu'on a retardé l'émission de l'arrêté nécessaire afin de permettre au département des Travaux publics de décider s'il émettrait un ordre sujet à cette condition qu'il paierait pour les travaux de protection, ou s'il s'efforcerait d'en venir à une entente avec la ville pour acquitter cette dépense-là. Finalement, à la requête par écrit du 3 avril 1907, envoyée par la compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique, un arrêté fut émis.

MOTIONS ADOPTEES SANS DEBAT.

La Chambre ordonne sans débat, le dépôt des documents suivants:

Etat indiquant le nombre de permis pour la pêche et la mise en conserves du homard sur le littoral de l'île du Prince-Edouard émis par le gouvernement fédéral du 1er janvier 1904 à cette date, et à qui.

Les noms des personnes ou corporations qui ont demandé, depuis le 1er janvier 1904, des permis de pêche et de mise en conserves du homard dans ladite province.—M. Fraser.

Etat faisant connaître les noms et domiciles des divers agents d'immigration au Canada qui sont chargés de placer les immigrants à leur arrivée au Canada; le salaire, ou rémunération, payé à chacun de ces agents au cours de l'exercice 1908 et jusqu'au 1er février 1909; et si ces agents reçoivent un salaire fixe, ou un certain montant pour chaque immigrant qu'ils ont placé.—M. Macdonald.

Etat faisant connître les noms et domiciles des divers inspecteurs d'immigrants employés par le Gouvernement; le salaire ou émolument payé à chacun de ces inspecteurs pen-

dant l'exercice 1908 et jusqu'au 1er février 1909; le mode de paiement et s'ils reçoivent un salaire fixe ou un certain montant pour chaque immigrant.—M. Herron.

Copie de toutes correspondance et communications écrites, et documents, reçus du grand secrétaire, ou de tout autre officier de l'union des pêcheurs de la Nouvelle-Ecosse, ou de toute branche ou succursale quelconque de ladite union, par le ministre de la Marine et des Pêcheries, ou l'un des fonctionnaires du département; ainsi que des réponses ou communications envoyées par le ministre, ou d'un fonctionnaire du département, depuis le 1er janvier 1907.—M. Borden.

Etat faisant connaître quelles dépenses ont été engagées à titre de : a) commissions de banque; b) agence financière; c) courtage; et d) annonces, par le Gouvernement dans le cas de chacun des emprunts suivants, et à qui ces différentes sommes ont été payées, savoir:

	£	s.	d.
1874, emprunt prolongé jusqu'en 1911, 4 p. 100..	1,753,830	4	10
1875-78, emprunt garanti pour travaux publics 4 p. 100..	3,200,000	0	0
1884, emprunt, 3½ p. 100..	5,000,000	0	0
1885, emprunt, 4 p. 400..	4,000,000	0	0
p. 100..	6,443,136	2	9
1885, emprunt, 4 p. 100..	4,000,000	0	0
1888, emprunt C.C.P., garanti des terres, 3½ p. 100..	3,093,700	0	0
1908-18, emprunt, 4 p. 100..	1,379,600	0	0
1908, émission de février, 3½ p. 100..	3,000,000	0	0
1908, emprunt, 3¾ p. 100..	5,000,000	0	0
1908, émission d'octobre, 3½ p. 100..	5,000,000	0	0
1909, emprunt, 3¾ p. 100..	6,000,000	0	0
Payable en Canada:			
1883, emprunt réduit, porté à 3½ p. 100..	$1,425,800	00	
Fonds fédéral:			
A, réduit en 1897, 3½ p. 100.. ..	58,899	00	
B, réduit en 1897, 3½ p. 100.. ..	325,900	00	
C, réduit en 1897, 3½ p. 100.. ..	49,066	34	
E, prolongé de 10 ans, à compter du 1er juillet 1906, 3⅔ p 100..	2,500,000	00	
Fonds fédéral, émission de 1891, 3½ p. 100..	404,202	00	

$5,000,000, un mois, banque de Montréal, Ottawa, 2 mars 1909; 4 p. 100.—M. Sharpe.

Copie de tous les rapports, devis, offres soumissions, contrats, modifications de convention, correspondance et documents de quelque nature que ce soit en rapport avec l'entreprise de Thadée Desbiens pour un prolongement au quai de Chicoutimi; même documents, relatifs à l'entreprise adjugée à la General Construction Co., pour ouvrage exécuté par la drague "Algonquine" à ce quai ou près de ce quai.—M. Ames.

Copie de toutes pétitions, rapports, devis, offres, soumissions, contrats ou papiers de tous genres se rapportant à la jetée de protection à la rivière du Moulin, près de Chicoutimi, comté de Saguenay, province de Québec. —M. Ames.

Copie de toutes demandes, annonces, soumissions, baux, correspondance et papiers de toute nature concernant les concessions forestières nos 1316, 1317, 1718, 1330 à 1336 inclusivement, et 1360 à 1365 inclusivement.—M. Bradbury.

M. G. P. GRAHAM.

Copie de toutes demandes, correspondance, rapports, documents et papiers concernant l'établissement et l'usage d'un bureau de poste à Hand-Hills, Alberta.—M. Magrath.

EMBRANCHEMENTS DE L'INTERCOLONIAL.

M. DANIEL: Au sujet de la motion présentée par l'honorable député de Westmoreland (M. Emmerson) relative à la location des embranchements de l'Intercolonial, je me permettrais de lui faire observer qu'il serait plutôt de mauvaise tactique de sa part de soulever cette question maintenant, parce que la Chambre attend un état contenant plusieurs documents qui se rapportent directement à cette question, et dont elle a ordonné l'impression, je veux parler du rapport de la commission du chemin de fer de l'Intercolonial, ainsi que celui de la commission nommée par le gouvernement du Nouveau-Brunswick et d'autres informations qui se rapportent à cette question. Il me semble donc que la Chambre n'est pas en posture de discuter ce sujet d'une façon intelligente sans être en possession de ces renseignements. Je ne crois pas que l'honorable député éprouve un inconvénient quelconque, ni que sa motion soit en péril, s'il consent à la remettre à huitaine, jusqu'à ce que ces documents soient déposés sur le bureau.

L'hon. M. EMMERSON: Le rapport en question a été imprimé et il est maintenant en la possession de la Chambre.

M. HUGHES: On l'a déposé il y a à peine dix minutes.

L'hon. M. EMMERSON: Cet après-midi, et les députés l'ont maintenant entre les mains. Je veux discuter ma motion ce soir.

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

Reprise de la séance.

DISCUSSION D'UNE RESOLUTION CONCERNANT LES EMBRANCHEMENTS DE L'INTERCOLONIAL.

L'hon. H. R. EMMERSON: (Westmoreland) propose l'adoption du projet de résolution suivant:

La Chambre est d'avis que, en vue de promouvoir les intérêts du service de transports du Canada, la sphère d'influence du chemin de fer intercolonial, à titre de chemin de fer exploité par le Gouvernement, devrait être agrandie et développée en obtenant le contrôle, par voie de location ou autrement, de ces embranchements de chemin de fer se raccordant actuellement avec l'Intercolonial, qui peuvent contribuer à l'alimentation directe et profitable du trafic dudit chemin de fer.

—Monsieur l'Orateur, j'espère que je ne me fais pas une idée exagérée de la résolution que j'ai l'honneur de proposer à la Chambre, en disant que je la crois de la

plus haute importance, non seulement pour l'est du pays, mais pour le Canada en général. C'est une question qui a trait directement au grand problème du transport amélioré des produits commerciaux du Canada. Je regrette, monsieur l'Orateur, de ne pouvoir aborder le sujet avec toute l'habileté et la science qu'il exige incontestablement.

Je sens que je ne puis traiter cette question particulière des embranchements de l'Intercolonial, sans en quelque sorte faire une revue de l'histoire du transport; et avec cet objet en vue, je diviserai cette historique en quatre périodes. En premier lieu, à l'aurore même de la Confédération, le problème que la population avait à résoudre, était la construction de l'Intercolonial pour relier les provinces de l'Est et de l'Ouest qui composaient alors le Canada, et, comme projet jumeau, l'extension et l'achèvement des canaux. Ce n'est pas la simple tradition que je répète en disant que la construction de l'Intercolonial était arrêtée dans le pacte fédératif comme compensation pour l'extension des canaux. A tort ou à raison, l'on croyait que les canaux étaient plutôt dans l'intérêt du transport dans le Bas-Canada et le Haut-Canada tels que constitués, tandis que la construction de l'Intercolonial avait été conçue comme une solution du même problème dans la Nouvelle-Ecosse et le Nouveau-Brunswick, les deux autres provinces de la confédération à cette époque.

La deuxième période dans l'histoire du transport date du commencement de la construction du Pacifique-Canadien. La troisième est celle où le Gouvernement du jour s'empara de cette question et inaugura les subventions en espèces et en immeubles aux compagnies, pour encourager la construction des voies ferrées dans tout le pays. Comme corrélatif de cette innovation, le Gouvernement commença, en sus des subventions, à garantir les obligations des lignes censées dans l'intérêt général du pays. La quatrième période peut fort bien s'appeler la période du Transcontinental national ou du Grand-Tronc-Pacifique. La dernière législature fédérale décida la construction de cette gigantesque entreprise, afin de faire face aux besoins grandissants du transport, fruits de l'expansion du territoire, et de l'augmentation et du développement du commerce. Je ferai aussi brièvement que possible l'histoire de ces quatre périodes avant de discuter le mérite de la question soumis à la Chambre dans ma résolution.

La Grand-Tronc-Pacifique comprend non seulement une dépense directe par l'Etat, mais encore une aide financière à une corporation, pour l'encourager à construire sa ligne, en garantissant ses obligations, politique déjà appliquées à la construction d'autres chemins de fer, particulièrement dans l'Ouest. Il sera intéressant de savoir combien le public canadien a dépensé d'argent pour le transport pendant ces quatre périodes.

Nous admettons que l'Intercolonial est une vaste entreprise dont la construction fut discutée avant la confédération. Depuis 1850 environ jusqu'à la ratification du pacte fédératif, la construction de l'Intercolonial fut considérée comme une question d'importance, non seulement pour l'Amérique septentrionale anglaise généralement, mais pour la Nouvelle-Ecosse, le Nouveau-Brunswick, Ontario et Québec en particulier. Inutile de rappeler le nombre de conférences qui eurent lieu; inutile de dire l'œuvre remarquable accomplie par le vénéré Joseph Howe; inutile de rappeler les noms de ces hommes des provinces supérieures qui ont porté tant d'intérêt à la réalisation de ce projet, destiné à relier entre elles les provinces qui constituaient alors le Canada. Rappelons seulement que lors de la conférence de Charlottetown, la dernière question à régler était la construction projetée de l'Intercolonial; comment cette ligne devait être construite et les fins de sa construction. Et il n'y a aucun doute que cette ligne fut offerte aux provinces de l'Est pour les encourager à entrer dans la confédération conçue dans l'esprit des hommes d'Etat du jour.

Inutile de rappeler que les opinions étaient très partagées sur le choix du tracé. Le pouvoir du nouveau Dominion de construire cette ligne fut même mis en doute, et cette question souleva une discussion.

La population d'Ontario surtout séleva contre une si vaste entreprise. Ontario était alors comme aujourd'hui, une des premières provinces du pays; sa population dépassait de beaucoup les populations réunies des Provinces maritimes, ses ressources naturelles étaient beaucoup plus riches que celles de toutes les autres provinces. Ontario dépassait toutes les provinces sœurs sous le rapport de la population, de la richesse, de l'étendue et de tout ce qui concourt à faire un grand pays. Naturellement, sa population craignait que le fardeau d'une si grande entreprise pèserait surtout sur elle, et il ne lui semblait pas d'ailleurs que la construction de cette ligne fût de première importance. Bien des intérêts étaient en jeu pour ce qui concernait le choix du tracé: Il était impossible tout d'abord d'ignorer la raison politique; puis, il y avait la question toujours présente des nationalités, et l'intérêt de l'empire, l'intérêt stratégique, tant pour la Colombie-Anglaise que pour les colonies anglaises.

Lorsqu'il fut décidé d'accepter le tracé appelé Robinson, le tracé du nord, c'est-à-dire sur la rive du Saint-Laurent en traversant la ligne de partage des eaux pour aboutir sur la côte nord du Nouveau-Brunswick, on affirma de tout côté que cette ligne ne serait jamais un succès au point

de vue commercial. L'on objectait qu'elle traversait de vastes régions à peine peuplées, ou pas peuplées du tout, des régions arides et désolées. Mais le tracé fut ainsi arrêté, et c'est ainsi qu'il fut exécuté. Et les pères de la Confédération dirent: Même si cette ligne ne doit jamais être un succès commercial, mieux vaut construire un, deux, trois, quatre et même, dit un d'entre eux, six autres tels chemins de fer, pourvu que leur construction amène la fédération des colonies de Sa Majesté dans l'Amérique septentrionale anglaise sous le gouvernement d'un même grand Dominion.

Telle était l'opinion générale parmi tous les groupes politiques pour compenser la construction des canaux nouveaux et l'amélioration des vieux, afin de procurer des moyens de transport tant à la population de l'Est qu'à celle de l'Ouest. L'Intercolonial fut construit. Inutile de faire plus loin cet historique. Je n'appuierai pas davantage sur les objections qui furent soulevées. J'appelle simplement votre attention sur ce qu'a coûté ce chemin de fer jusqu'à aujourd'hui:

La ligne originale de l'Intercolonial..	$73,013,210 01
Le chemin de fer du Cap-Breton..	3,860,679 14
Le chemin de fer de New-Glasgow et Oxford..	1,949,063 21
Le chemin de fer de prolongement de l'Est..	1,324,042 81
La ligne courte entre Montréal et l'Europe..	333,942 72
Le chemin de fer du comté de Drummond..	1,464,000 00
Le chemin de fer de l'est du Canada..	800,000 00
Total..	$82,744,937 89

C'est ce que le Canada a engagé jusqu'ici dans la construction de l'Intercolonial. Je ne discuterai pas par le détail les avantages pécuniaires que le public a retirés de cette dépense fabuleuse. On admettra généralement, à la Chambre comme ailleurs, que l'Intercolonial, bien que les balances annuelles à son crédit n'aient pas toujours été très élevées, a été d'un immense avantage pour le pays à cause du tarif très réduit sur les marchandises, et de l'encouragement ainsi offert au commerce et à la navigation. On admettra, j'en suis certain, qu'il est possible de convertir en chiffres les immenses avantages que le public a retirés directement de la construction de cette ligne. Elle a cimenté l'union des provinces; elle a rapproché les populations les unes des autres. Inutile de dire qu'à l'époque de la confédération la population de la Nouvelle-Ecosse et du Nouveau-Brunswick étaient étrangères l'une à l'autre, aucunes communications n'existaient entre elles; elles étaient aussi éloignées l'une de l'autre qu'autrefois les Juifs et les Samaritains, et même plus; tandis qu'à cette même époque, la population des Provinces maritimes était en relations constantes avec les états de la Nouvelle-Angleterre, tant sous le rapport commercial que sous le rapport social. Ces populations se connaissaient, et c'est ce qui explique la présence d'un si grand nombre des nôtres aux Etats-Unis et dans les villes de l'Ouest. La construction de l'Intercolonial stimula l'échange des idées entre les Canadiens. Le trafic fut détourné à l'avantage du Canada, grâce en partie au tarif réduit sur les marchandises offert par ce chemin de fer, et si les populatons des Provinces maritimes, d'Ontario et de l'Ouest se connaissent mieux aujourd'hui, je l'attribue en grande partie à la construction de l'Intercolonial.

Mais nous avons fait d'autres dépenses pendant cette même période. Comme projet jumeau de l'Intercolonial était le projet de canalisation de nos cours d'eau. Environ $20,000,000 avaient été dépensées sur les canaux jusqu'à la confédération. Ces canaux, situés entre Ontario et Québec étaient destinés au trafic interprovincial entre le Haut-Canada et le Bas-Canada, aussi bien qu'au développement du commerce d'exportation au port de Montréal et au port de Québec, et je puis dire que la population de l'Est est heureuse d'admettre que ces canaux ont contribué immensément à accomplir l'objet visé, bien qu'il faille admettre également que le trafic ainsi développé et transporté par ces canaux n'atteignit jamais les Provinces maritimes et ne bénéficia nullement leur commerce.

L'Intercolonial a été pratiquement la seule voie pour le transport des marchandises entre l'est et l'ouest du Canada, très certainement du moins jusqu'à la construction de la ligne courte du C.P.R. entre Montréal et Metewamkeag et la ville de Saint-Jean. Les canaux ont été très utiles au pays; ils ont servi au commerce d'exportation. Ils ont contribué à faire abaisser les tarifs de transport et ils ont rendu possible le grand commerce d'exportation des ports de Québec et Montréal au-delà des mers.

Combien avons nous dépensé pour cela? Le Canada a dépensé $91,734,718.21 depuis le premier juillet 1867 et la fin du dernier exercice. Cela ne comprend pas les sommes que le gouvernement impérial a dépensées pour construire les canaux d'Ontario et de Québec, de sorte que l'on peut à bon droit, dire que le pays a dépensé depuis 1867 jusqu'à aujourd'hui, pour venir en aide au chemin de fer Intercolonial la somme de $90,744,000, surtout dans l'intérêt et à la demande de la population de l'est du Canada. Je dois admettre cela. Mais en même temps le pays a payé pour la construction de canaux qui profitent aux autres associés de la confédération, la somme de près de $92,000,000.

Cette première période dans l'histoire de la question des transports a probablement été la plus difficile de toutes. Il fallait à cette époque beaucoup plus de courage qu'il a été nécessaire d'en avoir plus tard; mais le Canada a abordé en face les difficultés de cette époque et les a résolues ainsi qu'il le fait aujourd'hui.

La question suivante de grande importance que le Canada a eu à discuter a été la construction d'un chemin de fer destiné non seulement à relier Ontario à la Nouvelle-Ecosse, mais à unir ensemble les provinces de l'ouest et de l'est, de l'Atlantique au Pacifique. La construction du C.P.R. a été commencée en 1874 environ, sous le règne de Sir Alexandre Mackenzie. On a fait à cette époque les études topographiques du chemin et le gouvernement en a construit certains tronçons. Durant cette période, ainsi que nous le savons tous, et depuis lors on a beaucoup discuté sur la magnitude du problème que le Canada avait à résoudre dans la construction d'un chemin de fer transcontinental, et la manière dont il l'a résolu. Je n'ai pas besoin de parler de l'importance de ce chemin de fer. Elle a été discutée très souvent et nous sommes tous si familiers avec cette question que ce serait une perte de temps que d'y revenir. Mais nous devons nous demander aussi ce que ce chemin de fer a coûté au pays, ce que nous avons payé pendant cette période de construction pour faire face au problème qui se présentait.

Lorsque je consulte les comptes publics pour apprendre combien ce chemin de fer a coûté, je trouve des chiffres qui me paraissent élevés, et je songe que les sommes que nous avons dépensées pour l'Intercolonial sont représentées aujourd'hui par un chemin de fer qui est la propriété du pays, et constitue pour nous un actif considérable. La même chose pour les canaux; nous avons dépensé beaucoup d'argent pour les construire, mais ils nous appartiennent et ils représentent l'argent que nous y avons mis. Ils sont un actif national. Mais si nous cherchons ce que représente la dépense que nous avons faite pour le Pacifique-Canadien, il faut que chacun de nous admette que, bien que nous y ayons dépensé de fortes sommes, ce chemin de fer ne nous appartient pas. Les discussions qui ont eu lieu pendant cette session au sujet du capital de ce chemin de fer, et de l'intérêt à payer sur ce capital considérable, démontrent que l'Etat n'est pas propriétaire d'aucune partie de ce chemin de fer, et bien que nous ayons payé notre argent et donné nos titres pour aider à sa construction, ce chemin ne nous appartient pas aujourd'hui. Il n'est pas même la propriété individuelle de citoyens de notre pays; ses actionnaires habitent tous les pays civilisés du monde, et nous ne pouvons pas dire que ce chemin est un actif pour la nation canadienne.

Les chiffres montrent que nous avons donné à ce chemin de fer, en subventions et en voies déjà construites, pour une valeur de $87,425,000.60

Quelques VOIX: Oh! oh!

L'hon. M. EMMERSON: Je ne retrancherai même pas les soixante cents, car je veux être exact.

Vers 1870 le gouvernement a ordonné de faire les premières études de terrain et des tronçons de chemin ont été construits à l'ouest du lac Supérieur, et à la passe Fraser.

Nous avons donné à la compagnie du Pacifique comme contribution à la construction de son artère principale et de ses embranchements 27,924.190 acres de terre. Une simple règle d'arithmétique nous dira la somme que ces terres représentent. Si un acre de terre vaut $1 cela fait $27,924,190. Mais si nous mettons la valeur au prix raisonnable, et certainement pas exhorbitant de $5 l'acre, ces terres représentent alors une contribution de $139,620,950 donnée à la compagnie du Pacifique.

On pourrait, si l'on voulait diminuer ce chiffre en dépréciant la valeur des terres, mais j'ose dire que la compagnie les vend aujourd'hui à un prix beaucoup plus élevé que cela. Fixez-en la valeur au prix que vous voudrez, cela ne détruit en rien l'argument que nous avons fourni une somme immense pour la construction de ce chemin de fer, et que, malgré cela, le pays n'en est pas propriétaire.

J'admets que le chemin de fer du Pacifique a fait beaucoup de bien au Canada. En rappelant ces chiffres je ne diminue en rien son importance, et je ne mets pas en doute la sagesse de ceux qui ont décidé sa construction ni de ceux qui l'ont continuée ensuite. Je désire seulement appeler l'attention de la Chambre sur ces chiffres afin que le pays sache exactement ce que cette voie ferrée nous a coûtée, quelles sommes nous avons dépensées pour perfectionner nos voies de transport pendant la période que j'ai appelée, pour les besoins de ma cause, du nom de "période du Pacifique-Canadien, dans l'histore de nos voies de transport".

Nous avons donc mis $82,000,000 dans l'Intercolonial, $92,000,000 dans les canaux, et plus de $225,000,000 dans le chemin de fer du Pacifique-Canadien.

Toutes ces grandes voies de communication ont joué un rôle important dans notre histoire, et ont contribué et contribueront encore à notre développement comme nation.

M. S. BARKER (Hamilton-est): Avec la permission de l'honorable député, je désire lui poser une question. Les chiffres qu'il nous donne sont très intéressants. Ils donnent le coût comparé de nos différentes voies nationales de communication. Ils nous font connaître la dépense première au compte du capital, encourue il y a déjà plusieurs années; il nous a montré quelles subventions, multipliées par leur valeur ac-

tuelle, le Pacifique-Canadien a reçues, etc. Mais il ne nous a pas dit à combien s'élèverait le coût du chemin de fer intercolonial, si les dépenses étaient capitalisées jusqu'à date. S'il nous donnait cela nous serions en meilleur état de faire la comparaison.

L'hon. M. EMMERSON: J'ai donné le capital qui a été dépensé. Mon honorable ami, (M. Barker) veut maintenant mêler une question toute différente.

M. BARKER : Mon honorable ami (M. Emmerson) a multiplié la valeur des terres accordées, à la compagnie du Pacifique-Canadien par cinq.

L'hon. M. EMMERSON: Je vois très bien où mon honorable ami désire en venir. Je n'ai pas fait le calcul des déficits annuels de l'Intercolonial, et je n'ai pas, non plus, tenu compte des déficits survenus dans l'exploitation de nos canaux.

M. BARKER: Je ne demande pas cela.

L'hon. M. EMMERSON: Non, l'honorable député ne veut rien savoir de cela, et la chose n'aurait pas d'importance à son point de vue.

M. BARKER: Ni au vôtre.

L'hon. M. EMMERSON: Pour les fins de la discussion cela importe peu.

M. BARKER: Je ne veux pas interrompre mon honorable ami dans son discours. Je ne désire pas connaître quelles sont les pertes, mais il nous dit quelle a été la dépense première. Il nous a donné celle encourue pour l'Intercolonial, et celle pour le Pacifique, y compris les terres à leur valeur actuelle, qui est d'environ cinq fois plus grande que celle à laquelle elles ont été estimées lorsqu'elles ont été données à la compagnie du Pacifique, mais il laisse, à son premier chiffre, la dépense pour les autres voies.

L'hon. M. EMMERSON: Cela va de soi. Je n'ai pas caché les faits; je les ai exposés. J'ai dit tout simplement que nous avions dépensé $87,425,000 en argent, pour la construction du chemin de fer canadien du Pacifique, qu'en outre de cela nous avions donné à la compagnie près de 28 millions d'acres de terres, et j'ai dit qu'une simple règle d'arithmétique nous permettrait de découvrir la somme que représente ces terres en multipliant le nombre d'acres par le chiffre de leur valeur actuelle, $1, $2 ou $5 de l'acre, mais je n'ai rien ajouté à cela dans mes calculs.

Nous n'avons pas tenu compte dans le passé du fait qu'après avoir construit l'Intercolonial, nous avons aidé à la construction d'une ligne concurrente, une ligne courte allant à Saint-Jean et que nous avons payé annuellement pendant vingt ans la somme de $186,000 pour aider à l'exploitation de la ligne courte du Pacifique entre Montréal et Saint-Jean. Je n'ai parlé non plus des subventions en argent que nous avons données, et données fort à propos. Mais je veux qu'il soit bien compris que lorsque nous étudions la question de l'Intercolonial, et les résultats obtenus sur ce chemin, particulièrement ces résultats financiers, il ne faut pas oublier, que peu de temps après avoir construit ce chemin, nous sommes venus en aide à la construction d'un chemin rival destiné à enlever une grande partie du trafic de l'Intercolonial, ce qui mettait ce dernier dans une position désavantageuse. Je n'ai pas dit non plus que l'Intercolonial, suivant une route soumise sur tout son parcours à la concurrence de la navigation. Je n'ai pas mentionné ces faits parce qu'il me faut, faute de temps, raccourcir, autant que possible, cette préface de la proposition que j'ai l'honneur de soumettre.

Il y a une troisième période, celle des subventions et des garanties d'obligations, pour aider aux chemins de fer. Je découvre qu'après que le Gouvernement eut dépensé son argent pour construire l'Intercolonial et les canaux, et pour aider aussi à la construction du chemin de fer canadien du Pacifique, on a inauguré une nouvelle politique—toute dans les intérêts du pays sans doute—politique d'aide à la construction de voies ferrées dans le pays, en leur accordant des subventions de tant par mille. Les provinces ont suivi la politique adoptée par le gouvernement fédéral, mais ont, à mon avis, manqué de sagesse en agissant ainsi.

S'il existe une disposition défectueuse dans la loi de l'Amérique britannique du Nord, c'est celle qui accorde aux provinces le pouvoir d'accorder leur concours financier à la construction des chemins de fer et je puis légitimement soutenir qu'il n'est jamais venu à la pensée des auteurs de la Confédération que les provinces elles-mêmes coopéreraient à la construction des chemins de fer. Le texte même de la loi constitutionnelle semble concorder avec cette opinion. La dotation accordée aux provinces pour leurs frais de gestion, prouve que jamais on n'avait songé que ces provinces se livreraient aux entreprises de chemins de fer. Nous connaissons la nature de la discussion qui eut lieu à l'époque de l'établissement de la Confédération, relativement au chiffre des dépenses à effectuer pour l'expédition des affaires administratives des différentes provinces; et en 1865 lorsque s'éleva, surtout du sein des provinces de l'Est, la clameur que les habitants du Haut-Canada achetaient la population à 80 cents par tête, cela impliquait que les habitants des différentes provinces ne devaient toucher que 80 cents par tête de la population, pour les frais d'administration du gouvernement provincial. Mais c'est là une digression. Le fait qu'il faut retenir ici, c'est que ce système a été inauguré par le gouvernement fédéral. On stimula les entreprises de chemins de

fer dans toutes les parties du pays; on commença les travaux de construction et ces travaux se sont poursuivis, avec intermittance, jusqu'aujourd'hui. Indépendamment de la subvention de $25,000,000, en espèces sonnantes, accordée à la compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique, nous avons dépensé plus de $36,000,000, à titre de subventions pour la construction des chemins de fer, et dans ce dernier chiffre ne figure pas la somme $2,294,000 placée au crédit de la province de Québec dans notre règlement de comptes avec cette province, somme pour laquelle nous versons encore un intérêt annuel de 5 p. 100, soit une dépense annuelle totale de $119,700.

Non seulement, nous avons versé cette somme en argent à ces différentes compagnies de chemins de fer, mais nous avons accordé, en outre, à titre de subventions, 4,000,000 d'acres de terre pour la construction de chemins de fer que la compagnie du Pacifique n'a pas encore absorbé. Aux différentes compagnies de chemins de fer, y compris celle du Pacifique et ses lignes tributaires, nous avons accordé 31,864,074 acres. Déduction faite des terres accordées à la compagnie canadienne du Pacifique, soit 27,924,190 acres, il reste pour le chemin de fer canadien du Nord et les autres chemins de fer, 2,989,884 acres. Evaluez ces terres à votre gré, que ce soit $1, $2 ou $5 l'acre, cela forme une somme d'un chiffre très élevé; et je puis légitimement affirmer que nous avons consacré à tous les autres chemins de fer dont nous ne possédons pas même une simple parcelle, une somme égale aux capitaux que nous avons consacrés à la construction des canaux, une somme supérieure même à la dépense effectuée pour l'Intercolonial et dépassant même de beaucoup le chiffre encore plus élevé de la subvention accordée à la compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique. Monsieur l'Orateur, si nous calculons la totalité des sommes consacrées à la construction des chemins de fer autres que l'Intercolonial, soit sous forme d'espèces sonnantes, soit sous forme de subventions en terre, nous constatons que nous avons consacré à ces chemins de fer d'intérêt privé dans toute l'étendue du Canada, plus de $457,000,00. Or, cette somme de $450,000,000 représente la dette publique que nous avons contractée; elle représente la dépense des recettes perçues par le peuple canadien, toutefois, le peuple canadien en a bénéficié et en vous soumettant ces chiffres, je ne songe nullement à condamner le système adopté à cet égard; seulement, je tiens à mettre ces faits en relief, afin de pouvoir établir la comparaison, lorsque viendra en délibération la question de moindre importance contenue dans la résolution à l'étude.

J'en viens à la quatrième période de notre histoire, de date si récente qu'elle nous est familièrement connue; ce serait donc faire perdre à la Chambre un temps précieux que d'étudier cette dernière étape que j'ai décorée du nom de " période du Grand-Tronc-Pacifique " dans l'histoire de l'industrie des transports au Canada. Nous savons ce que le Parlement a accompli à cet égard, en 1903 et en 1904.

Nous n'avons pas oublié l'agitation alors créée au sein du pays; nous nous souvenons que partout, à la tribune populaire, cette question est venue en délibération. Ces souvenirs sont présents à la mémoire du public, et quant à savoir le chiffre des dépenses exécutées à cet égard jusqu'aujourd'hui, ainsi que celui des dépenses futures à effectuer, jusqu'au parachèvement du réseau, ce sont là des questions que je n'entreprendrai pas de solutionner, bien qu'elles soient dignes de notre étude.

M. BARKER: Très bien.

L'hon. M. EMMERSON: Mon honorable collègue (M. Barker) m'interrompt par une exclamation. A son avis, n'est-ce pas là la solution du problème qui s'est dressé à la face du peuple canadien? Pense-t-il que la solution de ce problème nous grèvera fatalement d'un fardeau trop pesant, ou est-ce simplement l'esprit de parti qui pousse mon collègue à se permettre cette interruption? Je m'efforce de traiter cette question au point de vue impartial des faits. Je me dépouille ici de tout esprit de parti. Je ne veux pas faire entrer dans l'étude de cette question le moindre préjugé politique, ni m'inspirer de l'esprit de clocher. Si on fait preuve ici d'esprit de parti, ce n'est pas moi qui en donnerai l'exemple. En étudiant cette résolution, je discute un problème d'ordre commercial, problème, qu'à tort ou à raison, je crois de haute importance pour le pays et qui intéresse souverainement, à mon avis, les populations du Canada oriental. Je ne saurais donc rester muet dans cette circonstance, et je manquerais gravement à mon devoir en n'appelant pas l'attention de la Chambre sur les dépenses que nous avons exécutées pour nos voies de transports depuis l'origine même de la Confédération.

Monsieur l'Orateur, je ne saurais donner de développements à la déclaration contenue dans la résolution à l'étude, sans admettre en hypothèse un fait qu'on ne saurait éliminer de cette résolution, sans la rendre si absolument vaine et futile, que sa délibération serait une perte de temps précieux pour la Chambre et pour moi-même.

Je déclare dans cette résolution:

Que de l'avis de cette Chambre dans le but de stimuler l'industrie des transports au pays, il importe de donner plus d'extension et d'ampleur à la sphère d'influence de l'Intercolonial, à titre de chemin de fer exploité par l'Etat, et cela en obtenant, soit par affermage soit autrement, l'usage des embranchements de chemins de fer se raccordant actuellement avec l'Intercolonial, embranchements qui serviront de lignes tributaires directes et lucratives pour l'alimentation du trafic de ce réseau.

Il faut admettre en hypothèse—et ce n'est certainement pas une prétention exagérée d'affirmer que l'Intercolonial doit demeurer propriété de l'Etat et exploité par l'Etat; que ce doit être là le système consacré par ce Parlement et par le Gouvernement actuel comme il l'a été par le passé. J'ai bien le droit de faire pareille supposition. Il suffit de se reporter à l'histoire politique de notre pays, il suffit de consulter nos annales parlementaires et l'historique de tous les gouvernements qui se sont succédé, pour conclure qu'on peut, sans exagération, soutenir que l'Intercolonial doit demeurer ce qu'il a été dans la pensée de ceux qui l'ont conçu: un réseau d'Etat exploité par l'Etat, au bénéfice du peuple canadien. S'il en doit être autrement, si mon hypothèse est trop risquée, alors, monsieur l'Orateur, toutes mes observations croulent par leur base; elles manquent absolument de fondement, soit au point de vue des faits, soit au point de vue théorique. Rappelons brièvement ici les faits qui se sont déroulés, depuis l'établissement de la Confédération: l'histoire du parti conservateur, l'attitude de toutes les administrations conservatrices qui se sont succédé aux affaires jusqu'en 1896, attestent en toute évidence et manifestent non pas une attitude d'hostilité, mais bien une attitude pleine de bienveillance. Compulsez les débats parlementaires de 1883, alors que sir Charles Tupper était ministre des Chemins de fer, relisez le procès-verbal des délibérations de cette époque et vous constaterez un fait: c'est que, dans tous les travaux proposés, se rattachant d'une façon quelconque à l'Intercolonial qu'il s'agisse soit de subventions accordées à un embranchement, soit de la construction de têtes de ligne ou bien de brise-lames ou de quais, le fondement même sur lequel s'appuient les demanudes adressées au Parlement pour l'obtention de ces crédits, c'est l'extension de l'Intercolonial et l'impulsion à donner au développement de son trafic, afin d'augmenter le chiffre de ses recettes. En proposant au Parlement d'accorder les crédits votés en faveur de nombreuses lignes à subventionner, sir Charles Tupper disait: "C'est une ligne tributaire de l'Intercolonial, formant partie du réseau de l'Etat." Même ce chemin de fer connu sous le nom de chemin de fer du lac Supérieur à l'Atlantique, mais vulgairement décoré du nom de chemin de fer de la baie des Chaleurs, a été signalé, en premier lieu, à l'attention de la Chambre sous forme d'une résolution portant obtention de crédits affectés à la construction de cette voie ferrée par l'Etat, à titre d'embranchement de l'Intercolonial. Plus tard, cette aide se transforma en subvention, au bénéfice d'une compagnie de chemin de fer.

Ces embranchements, ces quais, ces brise-lames ainsi que ces havres et ces têtes de ligne, ainsi construits et perfectionnés, tout cela, dis-je, tendait à faciliter à l'Intercolonial la poursuite de son œuvre. C'était là le complément du réseau: on construisit une ligne courte, de la jonction d'Oxford à Stellarton, d'autres lignes au Cap-Breton et en Nouvelle-Ecosse, l'embranchement de Saint-Charles sur Lévis, ainsi que d'autres prolongements et autres travaux d'amélioration. Vers 1896, il est vrai, il fut rumeur que le gouvernement conservateur du jour avait l'intention de transférer l'Intercolonial à une compagnie d'intérêt privé. J'ignore si ces rumeurs étaient bien ou mal fondées; mais, si elles reposaient sur quelque fondement, le parti libéral en bénéficia, dans la mesure ou le public y ajouta foi. Quoi qu'il en soit, en tant que les délibérations de cette Chambre le prouvent, le parti conservateur s'est engagé à l'exploitation de l'Intercolonial, à titre de réseau de l'Etat. A partir de 1896, date de l'avènement du gouvernement libéral au pouvoir jusque aujourd'hui, tous les actes accompli par ce Gouvernement sont de nature à convaincre nos populations que le parti libéral, comme collectivité, regarde d'un œil favorable l'Intercolonial et tient à en continuer l'exploitation, à titre de réseau de l'Etat. Tous les actes du gouvernement libéral: la construction des lignes, le perfectionnement du réseau même de l'Intercolonial, son extension jusqu'à Montréal, l'affermage, pour une certaine période d'années, d'une partie de la ligne du Grand-Tronc, et son accès aux têtes de ligne de Montréal, l'achat du chemin de fer de l'Est du Canada; bref, mille et un actes posés par le gouvernement libéral établissant qu'il tenait à conserver à l'Intercolonial sa situation actuelle. Relisez les lois de 1903 et de 1904 se rattachant au Grand-Tronc-Pacifique; parcourez soigneusement ce texte, et c'est à peine si vous trouverez un seul article, une seule ligne qui ne trahisse la préoccupation du Gouvernement et du Parlement du Canada à l'égard de l'avenir de l'Intercolonial, à titre de réseau d'Etat.

Toute possibilité de déchéance, ou de confiscation ou de faillite, de la part du Grand-Tronc-Pacifique, est l'objet de dispositions spéciales portant que le Gouvernement aura la faculté d'annuler toutes les conséquences désastreuses pouvant découler de l'absorption d'une partie de la ligne qui pourrait être confisquée, comme partie du réseau de l'Intercolonial. Cela ne saurait faire doute, l'attitude du gouvernement libéral, l'attitude prise au cours des diverses législatures auxquelles j'ai pris part ici, ne trahissent qu'une seule préoccupation; c'est que l'Intercolonial devienne un réseau de l'Etat, exploité par l'Etat, au Canada.

Je pense donc que j'ai le droit de supposer que le Gouvernement ou le Parlement n'ont pas d'autre intention. Quand j'avais l'honneur de présider à l'administration des

Chemins de fer et Canaux, je me souviens que les mêmes rumeurs circulaient relativement à l'Intercolonial. Il y a toujours des bruits que l'on fait courir sur un sujet ou sur un autre en vue d'arriver à la réalisation d'autre chose. En une certaine circonstance, je me souviens que l'on avait fait circuler le bruit, j'ignore pourquoi, que le Gouvernement allait cesser d'exploiter l'Intercolonial, pour en céder la propriété à une société particulière. Je me souviens que, parlant au nom du Gouvernement—et je ne crois pas avoir excédé mes pouvoirs—j'ai déclaré que le Gouvernement du Canada, tel qu'il existait alors, n'avait pas l'intention de céder l'Intercolonial, mais qu'au contraire il était résolu à le maintenir dans son exploitation actuelle, comme faisant partie du réseau des voies de transport du Canada et qu'en plus il était absolument déterminé à en tirer des revenus.

Maintenant, monsieur l'Orateur, en discutant la question très précise de l'acquisition des embranchements, je dois supposer que ce chemin de fer continuera à rester ligne d'Etat et qu'elle sera exploitée par le Gouvernement. Si je ne pouvais pas faire cette supposition, alors ma résolution n'aurait pas de base ni aucun but à atteindre. En admettant l'exactitude de cette supposition, je désire exposer devant la Chambre, la question de l'absorption des embranchements reliés avec l'Intercolonial, de telle façon qu'ils soient désormais compris dans le réseau de cette voie ferrée. C'est en me plaçant au point de vue purement affaires que je développerai mes idées devant la Chambre et montrerai que cette proposition est avantageuse pour l'Intercolonial lui-même, pour le public qui bénéficie du service de l'Intercolonial, pour le Canada tout entier et conséquemment pour les régions qui sont desservies par ces embranchements.

Permettez que je fasse l'analyse de l'idée contenue dans cette résolution. Elle ne prévoit pas l'achat d'une seule ligne de chemin de fer sans que le parlement du Canada m'en donne l'autorisation. Elle ne dit pas que le Gouvernement sera tenu d'acheter les embranchements ou même un seul d'entre eux. Elle ne comporte aucune augmentation de la dette. Elle déclare simplement que le Gouvernement aura le pouvoir de développer l'Intercolonial en acquérant, par affermage ou autrement, tels embranchements qui paraîtront être utiles pour alimenter le trafic de l'Intercolonial.

Nous avons l'avantage d'avoir une déclaration de l'honorable chef du Gouvernement. On se souviendra que j'ai eu l'honneur à la dernière session du Parlement de proposer une résolution qui comprenait celle que je défends ce soir, mais qui allait plus loin et comportait l'extension de l'Intercolonial vers l'Ouest, en vue de faciliter le commerce d'exportation et d'importation du Dominion, au moyen de voies de transport canadiennes. Cette résolution souleva quelque discussion en Chambre et incidemment nous eûmes l'avantage d'une déclaration du premier ministre sur la question de l'absorption des embranchements. Il déclara que si l'Intercolonial était possédé et mis en exploitation par une compagnie, il n'y a pas de doute qu'il rentrerait dans son système d'administration d'absorber des embranchements et que toute compagnie de chemin de fer bien administrée, s'empresserait de procéder ainsi. Il posa la question de savoir si l'administration du Gouvernement était assez élastique. Cela fut simplement exprimé comme un doute mais nous avons eu cette affirmation que si l'Intercolonial était administré sur un pied d'affaires, les embranchements seraient absorbés.

Nous avons eu aussi une déclaration du ministre des Chemins de fer qui est allé plus loin et qui a expliqué ses vues avec plus d'énergie, déclarant que, dans l'intervalle entre la dernière session du dernier Parlement et la première session de ce Parlement, il ordonnerait une enquête relative aux avantages que l'Intercolonial pourrait retirer de ces embranchements, à l'avenir de leur trafic et à l'accroissement qu'ils pourraient apporter au mouvement des marchandises transportées par l'Intercolonial. Il semble qu'une enquête de cette nature a eu lieu et bien que nous n'ayons pas eu l'avantage de recevoir communication d'une copie du rapport de la commission nommée pour faire cette enquête, nous connaissons l'essence de ce rapport, dont l'importance a paru assez grande au gouvernement du Canada pour que Son Excellence en ait fait mention dans le discour du Trône, avec l'idée qu'il serait naturellement déposé sur le bureau de la Chambre, afin que nous puissions en faire l'étude.

Cette résolution, monsieur l'Orateur, propose-t-elle quelque chose de nouveau dans l'histoire des chemins de fer, soit de notre pays, soit de toute autre nation au monde? Nous constations que partout au Canada où le Grand-Tronc a été mis en contact avec un embranchement, il a absorbé la ligne quand il l'a pu. Nous trouvons que sur toute l'étendue du Canada, dans l'est comme dans l'ouest, partout ou le chemin de fer canadien du Pacifique a eu la possibilité d'acquérir un embranchement il l'a fait. L'histoire de tous les pays tend à prouver la même chose partout. En Grande-Bretagne, dès le début, les chemins de fer étaient nombreux. Quelques uns des plus grands ont absorbé les plus petits et les embranchements qui ont formé un réseau. Aux Etats-Unis nous trouvons de vaste réseaux qui ont pu être formés par l'absorption des petites lignes. Le New-York Central a commencé comme une très faible ligne, mais en augmentant ses voies et en absorbant les lignes secondaires, il est ar-

rivé à former un des grands réseaux de chemins de fer du monde. La même chose s'est produite avec le réseau de la Pennsylvanie. Le Grand-Tronc a absorbé le Buffalo et lac Erié, le Midland avec huit embranchements, le Great Western avec cinq embranchements, le Northern and Pacific Junction, le Hamilton et Northwestern, le Lac Erié et baie Georgienne, le Hamilton et lac Erié, le Canada Atlantique et Parry-Sound et beaucoup d'autres. La quantité de lignes secondaires absorbées par le Pacifique-Canadien est innombrable, je ne tenterai pas d'en donner la liste.

Si vous allez aux Etats-Unis, vous verrez que les mêmes conditions y règnent dans le réseau de Vanderbilt, dans ceux de Gould et d'Harriman. Il est vrai que dans beaucoup de cas ce sont des groupements d'autres chemins de fer, mais c'est aussi l'absorption des plus petites voies, des chemins de fer les plus insignifiants. Le chemin de fer de Mildand, à l'origine, était une petite ligne, dans le voisinage de Derby et de Nottingham; il est maintenant un des plus importants chemins de fer du monde.

Il a absorbé plusieurs autres chemins de fer et un grand nombre d'embranchements et de voies productrices de trafic. Je n'ai pas besoin d'essayer d'entrer dans des détails. Je veux simplement insister sur le fait que dans tous les pays l'histoire démontre que les lignes mères acquièrent les voies productrices de trafic—dans quel but? Dans l'intérêt des lignes mères comme dans celui des voies d'alimentation.

Il est inutile de présenter des arguments pour convaincre qui que soit, qu'il est de l'intérêt des habitants des régions traversées par ces lignes secondaires, qu'elles soient réunies de façon à ne dépendre que d'un seul réseau. C'est un avantage financier relativement aux tarifs marchandises pour les propriétaires de ces chemins de fer, c'est un immense avantage pour le groupement des produits et du tarif dans la zone d'influence de ces lignes mères.

Dans la povince du Nouveau-Brunswick, partout où le chemin de fer canadien du Pacifique est entré en contact avec ces lignes secondaires, il s'en est emparé pour le bénéfice de ces lignes et pour le bénéfice plus grand encore du Pacifique-Canadien lui-même.

Cette résolution est soumise à la Chambre comme une proposition d'affaire, dans l'intérêt de l'Intercolonial, dans l'intérêt du peuple canadien, dans l'intérêt des habitants de l'est et particulièrement dans l'intérêt des habitants qui sont desservi par des lignes secondaires. Je ne plaide la cause d'aucune ligne secondaire au Canada, je n'ai aucun intérêt médiat ou immédiat, direct ou indirect dans aucune ligne secondaire du Canada qui soit en contact avec l'Intercolonial, mais je m'intéresse aux habitants de cette région du Canada

M. H. R. EMMERSON.

qui sont desservis par ces embranchements. Je reconnais le désavantage dont ils souffrent par suite des différences qu'ils doivent subir dans le taux des tarifs marchandises. Je reconnais que ces lignes secondaires sont pratiquement dans l'impossibilité de se procurer des capitaux. Dans ma propre province du Nouveau-Brunswick je sais que vous ne pouvez pas trouver un dollar de capital pour le placer dans des entreprises industrielles établies sur le parcours de lignes d'embranchement. Pourquoi? Par suite du manque de durée et de sûreté; à cause du double tarif du transport des marchandises, par suite de l'impossibilité d'obtenir des tarifs d'entier parcours pour un produit quelconque de l'industrie. Les ressources naturelles des comtés d'Albert, de King, de Gloucester et de Kent, de tous les comtés du Nouveau-Brunswick ont à souffrir de grands désavantages et ils sont aujourd'hui dépréciés.

Par suite du défaut de voie de transport dans quelques cas et d'imperfection du transport dans d'autres. Il y a dans ce comté des ressources latentes qui seraient produites au grand jour et qui formeraient la base d'industries importantes si ces lignes secondaires étaient groupées et formaient un réseau bien outillé de voies de transport. Pourquoi le gouvernement du Canada ne prendrait-il pas cette question en sérieuse considération? Aux premiers jours de l'histoire du Canada, on a cru bon de venir en aide à ces lignes pour assurer leur construction dans l'intérêt de ces groupements de population. Nous avons placé là d'immenses sommes d'argent et certainement si nous avons reconnu alors la valeur de ces populations, nous ne pouvons pas oublier leur valeur aujourd'hui où les avantages qu'elles pourraient retirer par suite de l'absorption par l'Intercolonial de toutes ces lignes secondaires qui ont de la valeur et il y en a un grande nombre qui sont dans ce cas.

Quelques députés de la Chambre peuvent ignorer qu'une grande partie du trafic est fourni par ces voies secondaires, trouve un débouché par la voie du Canadien-Pacifique, bien que ces lignes croisent l'Intercolonial et dans une certaine mesure forment partie de l'Intercolonial en raison de ce point de rencontre. Même sur le Kent Northern Railway qui se dirige de l'embranchement de Kent, au nord de Moncton, à Rexton dans Kent, une grande partie du trafic de messagerie, de celui de voyageurs et même du trafic-marchandises destiné à Montréal ou à quelques autres localités de l'ouest, sont amené à Moncton, dirigés sur St-John et de là transbordé au Canadien du Pacifique, de sorte que l'Intercolonial perd la transaction parce qu'il n'a pas d'autorité sur cette voie, comme il en aurait si l'objet que j'ai en vue dans cette résolution était ad-

mis. Il en est de même sur la voie ferrée de la Nouvelle-Ecosse. Prenons la ligne connue sous le nom de Toggins Mines Railway qui va de l'embranchement de Maccan à la mine de Toggins en traversant une région très riche et qui fournit des facilités de transport à pas moins de quatre à cinq compagnies minières. Il y a aussi la mine de la Canada Coal & Railway Company qui est propriétaire des Mines Toggins. Menudie, Fundy, Stratchona, Jubilé et une ou deux autres.

L'écoulement du produit de ces mines ne peut s'effectuer que par ce chemin de fer, propriété d'une compagnie rivale, et une grande partie du trafic qui débouche sur l'Intercolonial à Maccan, à destination de l'ouest, est dirigé sur Saint-Jean, et remorquée sur la ligne courte qui traverse le Maine, au lieu d'être transporté sur le chemin de fer intercolonial jusqu'à Lévis et Montréal, bien que le tarif soit censé être le même et que l'Intercolonial ait tout à son avantage. Voici, par exemple, la compagnie du chemin de fer et des charbonnages de Cumberland, connu sous le nom de chemin de fer de Springhill et de houillière de Springhill. Je sais de très haute source que presque tout le trafic à provenance de ce chemin de fer est transmis au Pacifique-Canadien, et non à l'Intercolonial à parcours prolongé. On pourrait diire la même chose en ce qui est de la plupart des embranchements qui desservent la Nouvelle-Ecosse et le Nouveau-Brunswick. Est-ce raisonnable? En serait-il ainsi si l'Intercolonial était la propriété d'une compagnie particulière? Si le gouvernement canadien se récusait, se déclarait inhabile à exploiter le chemin de fer Intercolonial à bénéfice, je conçois qu'il serait facile de chercher à mettre en pratique la proposition qui nous est soumise. Mais je ne puis le croire, et ma connaissance pratique du fonctionnement de l'Intercolonial me persuade que ce chemin de fer avec tous ses embranchements peut être exploité tout aussi bien par le gouvernement canadien que par une compagnie. Je serais très chagrin d'entendre le ministre des Chemins de fer déclarer une telle entreprise inexécutable par le département des chemins de fer. L'effet de l'acquisition de ces embranchements serait d'assurer au chemin de fer Intercolonial le trafic qui relève de lui, qui lui revient de droit, trafic qui, s'il relevait du Pacifique-Canadien, serait jalousement conservé, surveillé, accaparé; et je maintiens qu'il incombe au Gouvernement qui administre et exploite l'Intercolonial, de faire en sorte d'assurer à son chemin de fer tout le trafic qui lui revient de droit, tout le trafic destiné à ce chemin, et qu'on lui destinait, j'en suis sûr, quand nous avons aidé à l'établissement de ces lignes. A mon avis, on a fait de l'Intercolonial une sorte de pâtira; on ne l'a pas traité avec justice. Il semblerait que de toute part on se soit appliqué à nuire à sa réputation, et cela à toutes les périodes de son histoire. Reportez-vous à l'époque où il était confié à la gestion d'un gouvernement conservateur, et vous constaterez que par arrière-pensée. nombre de personnes cherchaient à discréditer ce chemin de fer, à faire tout ce qu'elles pouvaient pour lui nuire. Aujourd'hui, l'histoire se répète: l'Intercolonial est exploité par un gouvernement libéral et,—je ne prétends pas que ce soit par antagonisme de parti ou préjugé politique,—on s'attaque à l'Intercolonial pour des raisons qui n'apparaissent pas à la surface.

J'ai fait observer que le tracé de ce chemin de fer n'avait peut-être pas été établi dans les conditions les plus avantageuses au point de vue du commerce. Mais il se trouve un si grand nombre de facteurs qui ont milité contre le succès de l'Intercolonial que je serais en peine de les indiquer durant le temps qu'il me serait raisonnablement permis de demander à la Chambre. Le sous-ministre des Chemins de fer a signalé au Parlement cette circonstance, que l'Intercolonial perd annuellement $100,000 simplement sur le transport des correspondances à destination ou à provenance de la Grande-Bretagne, cette somme ne se trouvant pas portée au crédit de notre chemin de fer. Naguère, j'ai fait observer que les tarifs sur le canadien du Pacifique et le Grand Tronc dans l'est du Canada, étaient de 25 p. 100 à 100 p. 100 plus élevés que ceux de l'Intercolonial. Je reitère ma déclaration, et si quelqu'un en demande des preuves, je le renvoie aux feuilles mêmes des tarifs de ces divers chemins de fer, que j'ai déposées sur le bureau de la Chambre en mars 1907, et que j'ai fait consigner dans les archives. Elles établissent que l'écart entre les taux exigés par l'Intercolonial d'une part, et par le Pacifique-Canadien et le Grand-Tronc de l'autre, varie, comme je l'ai dit, entre 25 p. 100 et 80 p. 100, et dans un ou deux cas, je pense, 100 p. 100.

Or, la seule objection que j'aie entendu formuler à l'encontre de l'exécution de ce projet d'acquisition des embranchements, c'est que le Canada a dépensé une très forte somme sur l'Intercolonial en vue de le mettre dans son état actuel, et qu'il n'a obtenu de ce placement qu'un rendement très médiocre. Il me serait facile de répondre à cette objection en démontrant que le Canada a retiré le plein intérêt sur tout dollar ainsi placé. Je reconnais que ce n'est pas une réponse considérée suffisante de faire observer que nos canaux sont dans le même cas. Mais si vous réfléchissez que l'Intercolonial a été établi comme équivalent des canaux, vous reconnaîtrez que c'est une réponse. Et j'irai même plus loin; je dirai que, non seulement la vie nationale du Canada, mais la vie sociale toute entière a profité de l'exploitation de cette voie ferrée.

Il se trouve des gens qui n'ont pas de chemin de fer à exploiter, mais qui sont parfaitement au fait de tout ce qui concerne leur exploitation. . .

L'hon. M. GRAHAM: Très bien, très bien.

L'hon. M. EMMERSON: L honorable ministre des Chemins de fer et des Canaux est sans doute très convaincu d'avance de ce que je dis là, car il est probable que depuis six mois il a été l'objectif d'un nombre incalculable de conseils. J'ai lu avec beaucoup d'intérêt la discussion qui a eu lieu dans les journaux. A mon sens, l'ignorance qui s'est étalée dans les articles de journaux relatif à l'Intercolonial est tellement monstrueuse qu'on ne saurait en donner une idée dans une courte veillée. Un journal indépendant, publié à Toronto, affirme que l'Intercolonial emploie 1,500 hommes de trop, et que les vices du système proviennent tous de cette main-d'œuvre excessive. Il affirme qu'on pourrait économiser $1,000,000 par le renvoi de ces hommes et l'arrêt de ce coulage. Or, les statistiques font voir que le nombre des employés est beaucoup moindre par mille sur l'Intercolonial que sur les chemins de fer des Etats-Unis, et que sur aucun autre chemin de fer canadien, sauf le canadien du Pacifique, qui, sur une grande partie de son parcours, traverse un territoire inhabité où les stations sont très espacées. Voici les chiffres:

Nombre moyen des employés par mille de chemin de fer.	
Intercolonial..	4.65 employés par mille.
Grand-Tronc..	6.5 "
Canadien du Pacifique.	4.29 "
Chemin de fer des Etats-Unis..	6.11 "

J'entends quelqu'un dire tout bas: Double voie. Or, en premier lieu, il ne se trouve pas beaucoup de tronçons de chemins de fer en double voie au Canada; au reste, dans ces statistiques, il est tenu compte du parcours en double voie, car toute plateforme de chemin de fer requiert le travail d'un certain nombre de bras pour son entretien, et il n'est guère possible de réduire ce nombre, car la bonne exécution du travail exige un certain nombre d'hommes par mille. Les frais d'exploitation de l'Intercolonial sont moindres, eu égard à son trafic et à son parcours, que ceux d'aucun autre chemin de fer canadien. Etant données les attaques dont le présent régime et le présent état de choses ont été l'objet, étant donné le tapage insensé qu'on a fait à l'occasion de l'Intercolonial, cette affirmation pourra paraître incroyable, stupéfiante; mais elle est incontestablement vraie.

L'unité de calcul, lorsqu'il s'agit de déterminer le prix du transport par chemin de fer, c'est la dépense entraînée par le remorquage d'un train moyen sur un parcours d'un mille. Il est remorqué sur chaque

chemin de fer tel nombre de trains par année, sur un parcours de tant de milles; et d'autre part, le total des frais d'exploitation du chemin de fer est de tant. Vous divisez l'un par l'autre et vous avez la dépense d'exploitation par train-mille. En 1907, les frais d'exploitation par train-mille ont été sur Pacifique-Canadien de $1.45, sur le Grand-Tronc de $1.77 et sur l'Intercolonial de $1.21, et la moyenne pour tous les chemins de fer du Canada a été de $1.249, ou disons $1.25. De même j'ai fait observer que les tarifs sur l'Intercolonial étaient bien inférieurs à ceux sur aucun autre chemin de fer au Canada ou aux Etats-Unis. J'irai même jusqu'à dire que le tarif-marchandises sur l'Intercolonial est le moins élevé du monde entier, et j'ai pris la peine de vérifier le fait. On nous parle beaucoup des chemins de fer d'Australie, de ceux de la France et de l'Allemagne, et des chemins de fer européens en général; mais l'Intercolonial leur est supérieur à tous par la modération de son tarif. Le chiffre moyen des recettes brutes par train-mille fournit un bon critérium. En 1907, le chiffre moyen pour les chemins de fer généralement était de $1.953; sur l'Intercolonial, il était de $1.02; sur les chemins de fer des Etats-Unis, il était de $1.88; et si j'en crois le rapport relatif aux chemins de fer australiens, leurs tarifs sont trois fois plus élevés que ceux des chemins de fer des Etats-Unis ou du Canada pris en bloc et trois fois et demi plus élevés que ceux de l'Intercolonial.

On entend beaucoup parler du grand succès remporté dans l'exploitation des chemins de fer de l'Etat en Australie. Comment pourrait-il en être autrement? Ils ont le monopole du trafic. Le Gouvernement est en possession de tous les chemins de fer et impose un tarif-marchandises trois fois et demi plus élevé que celui de notre chemin de fer Intercolonial. Y compris les frais perçus aux installations terminales, les recettes sur le transport des marchandises se sont élevée par tonne-mille, en 1907-1908, à 2.4 pour la Nouvelle-Galles du sud, à 0.75 pour les Etats-Unis; et comme sur le chemin de fer Intercolonial le tarif était moins élevé que celui en vigueur aux Etats-Unis, la comparaison est toute en faveur de notre chemin de fer.

Les chemins de fer canadiens sont un facteur très important dans notre vie sociale comme dans celle de toute nation. Les chiffres relatifs aux chemins de fer des Etats-Unis sont presque renversants dans leur énormité. Lorsqu'on se rend compte que leur parcours est d'a peu près 225,000 milles, qu'ils donent de l'emploi à 1,675,000 hommes, et que leurs recettes brutes s'élèvent à $2,585,913,000, soit à plus de $7,000,000 par jour; on conçoit que pour bien saisir la signification de ces chiffres il vaut mieux procéder par comparaison. A cet égard on peut affirmer que le nombre

des employés émergeant au budget des chemins de fer américains en 1907, n'était inférieur que de 80,000 à l'effectif complet des armées permanentes des Etats-Unis, de la Grande-Bretagne, de l'Allemagne, de la France et du Japon réunies. Leurs recettes brutes s'élevaient à trois fois le chiffre des recettes totales du gouvernement des Etats-Unis, à vingt-neuf fois la valeur totale de l'or extrait dans ce pays, et à six fois la valeur de l'or extrait dans le monde entier.

Le parcours des chemins de fer canadiens est approximativement de 23,000 milles, le nombre de leurs employés est de 124,000; leurs recettes brutes s'élevaient à $147,000,000, soit à $403,000 pour chacun des 365 jours de l'année. Le nombre de leurs employés égale le chiffre de la population totale de l'Ile du Prince-Edouard, avec celle d'Halifax en plus.

Les opérations de nos chemins de fer ont une valeur à peu près égale à celle de notre circulation monétaire totale; et pour toute somme de $100, perçue par les chemins de fer canadiens, il en est versé directement et aussitôt, $41 aux employés. Il en est payé à peu près $12 pour combustible, étoupes, huile et eau, et de cette somme de $12, il en est absorbé $10, par la main-d'œuvre dans la production de ces objets.

Environ $18 pour les rails, les traverses, les voitures, les locomotives, les travaux en acier et diverses autres choses nécessaires à l'exploitation d'un chemin de fer; sur ces $18, environ $16 sont dépensés en main-d'œuvre. Cinq dollars sont consacrés aux améliorations permanentes telles que agrandissement des cours, des têtes de ligne, prolongement des voies, additions aux ateliers, des hangars à locomotives, etc., et quatre dollars sur ces cinq, vont à la main-d'œuvre de sorte qu'au Canada, 71 p. 100 des recettes de chemin de fer sont dépensés en main-d'œuvre, en outillage, et en améliorations, et la main-d'œuvre absorbe de beaucoup la plus forte part. Les chemins de fer reçoivent plus et gardent moins que toute autre industrie au Canada. Je mentionne ce fait, parce qu'il est intimement lié à l'importance de la question qui nous occupe, même à l'égard des embranchements de l'est du Canada.

La proposition qui nous est soumise n'augmente pas d'un dollar la dette publique et n'ajoute rien aux charges futures des contribuables. Si les honorables membres de cette Chambre avaient l'occasion de consulter les rapports de ces lignes, ils verraient que plusieurs d'entre elles équilibrent les recettes et les dépenses, même dans les conditions actuelles et que la plupart doivent attendre beaucoup de l'avenir et du développement du pays. Le trafic ne demande qu'à être développé et l'exploitation n'entraîne pas de fortes dépenses additionnelles, même en tenant compte des ponts. Je prétends qu'il y a assez de matériel, le long de l'Intercolonial, en fait de vieux rails, de ponts pour relier à l'Intercolonial tous les embranchements qu'on croirait être utile d'acquérir, et d'améliorer, en construisant des ponts aux endroits nécessaires.

Pourquoi cela? Parce que depuis quinze ans l'Intercolonial a subi de grands changements. On a posé des rails d'un nouveau modèle, on a construit de nouveaux ponts, on a acheté de nouvelles locomotives, un matériel roulant plus considérable et plus lourd; la nature du chemin a été entièrement modifiée, l'installation et l'outillage ont été modernisés, et l'ancien matériel est là, dans les cours et le long de la voie. Ce matériel n'est pas vendable, il n'est d'aucune utilité au Gouvernement et il pourrait être employé sur ces embranchements s'ils étaient employés, comme parties de l'Intercolonial. Ce serait autant d'argent gagné pour le pays, car tout ce qu'on empêche d'être perdu constitue un gain.

Le coût des améliorations à faire serait insignifiant. Nous nous sommes mis dans l'idée que nous deviendrons une grande nation et il est bon d'être prudents et prévoyants. Il est bon aussi d'être économe, mais ce n'est pas une économie bien entendue de maintenir l'Intercolonial dans l'état où il est, sans lui procurer les avantages que lui vaudrait l'acquisition de ses embranchements, dans les dernières provinces. Je prétends que l'Intercolonial devrait avoir la maîtrise sur toutes les lignes qui transportent le charbon, le long de sa voie et tous les embranchements qui le relient aux parties les plus éloignées et je maintiens de plus qu'il n'y a pas une de ces lignes dont je viens de parler qui ne serait pas une acquisition profitable.

On a demandé combien a coûté le "Canadian Eastern". Il a coûté un peu plus de $6,000 par mille et je dis que l'achat de ce chemin a été un immense avantage pour l'Intercolonial, puisqu'il lui a assuré un trafic qui serait depuis longtemps accaparé par le Canadien du Pacifique. Sous le rapport financier, l'acquisition du Canadian Eastern n'a été une mauvaise affaire ni pour le pays, ni pour l'Intercolonial.

Je pourrais traiter beaucoup d'autres questions. Si le Gouvernement veut se montrer soucieux des intérêts du peuple, s'il veut être fidèle aux promesses du passé, il continuera à exploiter l'Intercolonial comme un chemin de fer de l'Etat. Je vais plus loin et je dis que le Parlement n'est pas autorisé à céder ce chemin à une société privée. Je ne me donne pas comme un grand avocat, en droit constitutionnel, mais si j'interprète fidèlement l'article 147 de l'Acte de l'Amérique britannique du Nord relativement à la construction de l'Intercolonial, je dis que cet article oblige le Gouvernement, non seule-

ment à construire l'Intercolonial, mais aussi à l'exploiter. Les plus célèbres auteurs de droit des Etats-Unis et des autres pays que j'ai pu consulter m'ont convaincu que c'est ainsi que la constitution doit être interprètée. Je n'ai pas la prétention d'entreprendre une analyse de la cause célèbre du " Darthmouth College ", aux Etats-Unis, mais ce qui, à mon sens, ressort de la lecture des pièces et des plaidoiries, c'est que ni le Gouvernement ni le Parlement du Canada ne peuvent aliéner l'Intercolonial, sans faire modifier l'Acte de l'Amérique britannique du Nord.

Je dis donc que le Gouvernement doit garder l'Intercolonial; qu'il n'a pas reçu des électeurs du pays le mandat d'en disposer; qu'il ne peut pas l'aliéner sans soumettre d'abord la question au peuple, vu que ce serait là manquer de parole.

Je sais ce qui en est et je parle en toute sincérité quand je dis que dans toutes les élections depuis 1878 jusqu'aujourd'hui, sur tous les " hustings " dans les provinces de l'Est, les orateurs libéraux, dans l'intérêt de leur parti, se sont toujours efforcés de créer l'impression qu'en ce qui concerne l'Intercolonial, le parti libéral était en faveur de la nationalisation. Depuis 1878, il m'a été donné de prendre part à toutes les élections générales et à presque toutes les élections partielles qui ont eu lieu dans les provinces maritimes, et dans toutes les assemblées, toujours et partout, une des grandes questions débattues entre conservateurs et libéraux, c'était que le parti libéral ne renoncerait jamais à l'Intercolonial, qu'il combattrait toute tentative de l'aliéner et coutinuerait à l'exploiter comme un chemin de l'Etat. On ne cessait de répéter que ce chemin de fer faisait partie du pacte de la Confédération.

Je ne m'étendrai pas davantage sur ce côté de la question, mais je rappelle en ce moment des faits que personne ne peut nier.

Si ma prétention que le Gouverement ne peut pas aliéner l'Intercolonial est bien fondée, si l'attitude des deux partis, dans le passé, constitue une garantie qu'on ne peut ignorer, je dois en conclure qu'on n'a pas eu et qu'on n'a pas l'intention d'aliéner l'Intercolonal et que l'Etat en restera le propriétaire, en dépit de tout ce qui pourra être décidé à l'égard des autres services d'utilité publique.

En supposant comme acquis que l'Intercolonial continuera à être un chemin de fer de l'Etat, je ne discuterai pas à présent la question de savoir comment et d'après quelle méthode il devrait être administré et exploité. J'aurai peut-être l'occasion de traiter cette question, au cours de la session, mais si on veut assurer l'avenir de ce chemin, il faut de toute nécessité absorber tous ces embranchements. Je suis convaincu qu'ils le savent si le gouvernement cède au désir du peuple. Aux dernières élections, dans le Nouveau-Brunswick, s'il est une question qui a primé toutes les autres, dans presque tous les comtés, et principalement dans les comtés du nord et de l'est, c'est cette question de l'achat des embranchements.

M. BLACK: Dans le comté de Hants également.

L'hon. M. EMMERSON: Je crois pouvoir en dire autant de toutes les Provinces maritimes en général. La population du Nouveau-Brunswick s'est prononcée dans ce sens d'une manière non équivoque. Je ne puis pas concevoir que mon honorable ami, le ministre des Travaux publics (M. Pugsley) puisse penser autrement, car n'est-ce pas lui qui, lorsqu'il était premier ministre de sa province, a fait adopter unanimement, par la législature une résolution en faveur de l'absorbtion de ces lignes de l'Intercolonial? Toutes les chambres de commerce du Nouveau-Brunswick et presque toutes celles de la Nouvelle-Ecosse, se sont prononcées en faveur de cette politique. La législature de la Nouvelle-Ecosse s'est prononcée en faveur de ce plan; presque toutes les municipalités du Nouveau-Brunswick et même les associations libérales des comtés de l'Est m'ont adressé des requêtes dans ce sens. Le peuple le demande, l'intérêt du pays l'exige et l'intérêt de l'Intercolonial en fait une nécessité.

Mes idées sur l'avenir de l'Intercolonial sont que ce réseau doit être augmenté, agrandi, prolongé, de manière à le rendre digne du peuple qu'il est appelé à déservir et approprié aux besoins du pays qu'il traverse. Du moment que ce réseau sera complété et qu'il sera administré d'après des principes d'affaires, il reprendra une nouvelle vigueur.

Personne ne peut nier que l'Intercolonial soit actuellement une partie précieuse de notre actif. Le seul fait que des sociétés privées le regardent d'un œil de convoitise doit nous convaincre que les barons de la finance et des chemins de fer se font une haute idée de son importance.

Des rumeurs circulent sur ce qui pourrait arriver; j'ai entendu dire que la compagnie du chemin de fer canadien du Nord désire acquérir la section nord de l'Intercolonial. Je ne blâme pas la compagnie de vouloir mettre la main sur cette partie du chemin. Une autre rumeur veut que la partie de l'Intercolonial à l'est et au sud de Moncton devienne la propriété commune des trois grands réseaux du Canada: le Canadian-Northern, le Grand-Tronc-Pacifique et le Pacifique-Canadien et elle serait exploitée par le Canadian-Northern, dans l'intérêt des trois compagnies.

Je répète que je ne blâme pas le Canadian-Northern de vouloir acquérir l'Intercolonial. Cette compagnie possède et exploite plu-

sieurs lignes dans l'Ouest et dans l'Est; elle travaille à s'assurer une ligne de raccordement entre Port-Arthur et Sudbury et sa voie sera bientôt complétée entre Sudbury et Québec. Rendu à Québec, ce chemin sera privé d'un port de mer en hiver, et se trouvera pour ainsi dire dans un cul-de-sac. Je ne peux donc pas blâmer la compagnie de désirer faire l'acquisition de l'Intercolonial. Mais je blâmerais le Gouvernement actuel ou tout autre Gouvernement qui entreprendrait de livrer l'Intercolonial à cette grande compagnie, ou même de lui concéder des droits de circulation qui enlèveraient au chemin de l'Etat, le trafic intermédiaire.

S'il prenait possession de l'Intercolonial, le Canadian-Northern le relierait naturellement au réseau qu'il possède déjà dans la Nouvelle-Ecosse; cela le rendrait maître d'une ligne transcontinentale de chemin de fer. Il n'y a donc guère à blâmer cette compagnie de convoiter l'Intercolonial, si elle entrevoit la possibilité de s'en emparer. Mais le fait même qu'elle désire mettre la main sur ce chemin de fer et que d'autres compagnies puissantes cherchent à s'en faire attribuer certaines parties tend à confirmer ce que j'ai déjà déclaré sur le parquet de la Chambre, savoir: que l'Intercolonial est l'élément le plus précieux de notre actif national. Certaines personnes, m'a-t-on dit, sont prêtes à offrir à peu près tout ce que nous avons dépensé à compte du capital de l'Intercolonial; ceci démontre une fois de plus que le chemin de fer de l'Etat vaut ce prix-là et que ce n'est pas en vain qu'il nous a coûté $82,000,000.

Monsieur l'Orateur, j'ai gardé la parole plus longtemps que je ne m'étais proposé de le faire; mon excuse réside en ce que cette question me tient à coeur. Je veux que l'Intercolonial réussisse, je veux qu'on le prolonge. Je connais le sentiment de ceux que j'ai l'honneur de représenter ici, comme je sais qu'aux yeux des habitants d'autres circonscriptions électorales du Nouveau-Brunswick et de la Nouvelle-Ecosse, cette question est d'importance primordiale, tant pour le présent que pour l'avenir. J'engage donc fortement le Gouvernement à prendre une détermination à cet égard.

Il est vrai que nous traversons une crise financière, mais cela ne saurait empêcher le Gouvernement d'affirmer son intention de creuser et d'élargir le canal Welland ou d'en construire un nouveau. Le Gouvernement, je sais, a déclaré ne pouvoir se charger cette année d'une telle entreprise, mais il a signifiée son intention de l'exécuter. Cela, il l'a déclaré au Parlement, les journaux l'ont répété, et le pays tout entier sait à quoi s'en tenir à cet égard. Qu'est-ce qui l'empêcherait d'en faire autant au sujet du développement et du prolongement de l'Intercolonial?

Eu égard aux conditions financières du moment, je ne demande pas que le Gouvernement se hâte de réaliser le projet que je soutiens; mais s'il doit continuer d'exploiter l'Intercolonial, qu'il fasse selon que les circonstances le permettront, ce que le Pacifique-Canadien ferait à sa place; qu'il s'empare de ces embranchements ou du moins de ceux qui pourraient lui être utiles. S'il agissait autrement, ce serait un nouveau regret bien amer qui s'ajouterait à ceux qui m'accablent déjà—et ils sont nombreux. Et le regret que me causerait son inaction à cet égard et son peu de souci du progrès serait partagé par la grande majorité des habitants des provinces de l'Est.

Qu'il me soit permis de rappeler que mes paroles ne me sont pas dictées par l'esprit étroit de clocher. Je crois que le projet que je soutiens compte dans l'Ontario et les provinces de l'Ouest nombre de partisans aussi enthousiastes que ceux qu'il compte dans l'Est. S'il se trouve dans l'Ouest beaucoup de gens qui n'osent pas se prononcer en faveur de la nationalisation dans une plus grande mesure des services publics, je crois néanmoins qu'une partie importante de la population entend que nous gardions ce qui nous appartient déjà.

Suivant moi, c'est en parfaite connaissance de cause que les grands journaux de l'Ouest canadien et de l'Ontario demandent que le Gouvernement ne se dessaisisse pas de l'Intercolonial, mais qu'il l'exploite au contraire de façon pratique. Or, si le Gouvernement obéissant en cela au sentiment public exprimé de toutes parts, ne se dessaisit pas de ce chemin de fer, il s'ensuit nécessairement que pour l'exploiter de façon pratique, il devra recourir aux méthodes qui prévalent sur les grands réseaux que des compagnies privées exploitent au Canada.

Je m'accuse encore une fois d'avoir accaparé une aussi grande partie des instants de la Chambre. J'ai traité mon sujet au point de vue du public en général et non celui des intérêts de parti, et je me plais à espérer, j'ai même la certitude que l'on accordera à cette question toute l'attention qu'elle mérite.

M. GEO. W. KYTE (Richmond) (N.-E.): Monsieur l'Orateur, je me rends compte de l'obligation où se trouvent les nouveaux députés de ne pas intervenir trop souvent dans les débats de la Chambre, et je me considère comme tout particulièrement assujéti à cette obligation, moi qui ne puis aspirer à l'honneur d'ajouter quoi que ce soit à la somme commune de connaissances que possèdent déjà sur les questions publiques ceux qui ont l'obligeance de me prêter l'oreille. Je vous prie néanmoins de m'accorder quelques moments d'attention que je veux consacrer à l'exposition d'un ou de deux motifs qui me font appuyer les principes énoncés par l'auteur du projet de résolution (M. Emmerson).

Ce projet de résolution, nul n'était plus apte à le proposer à la Chambre que mon honorable collègue de Westmoreland. Nous des Provinces maritimes, nous avons gardé un souvenir appréciateur et admiratif des nobles efforts qu'il a tentés en faveur de l'Intercolonial à l'époque où il était chef du ministère chargé de la gestion de ce chemin de fer. Désireux de faire servir l'Intercolonial à l'intérêt du pays en général, il n'a jamais cessé de professer le plus souverain mépris pour les mesquines considérations de clocher.

Cette question, je ne veux pas la traiter en me plaçant au point de vue de quiconque est au fait des conditions qui prévalaient à l'époque où l'entreprise de l'Intercolonial fut conçue et mise à exécution par les auteurs du grand mouvement constitutionnel qui a abouti à la Confédération canadienne Je tournerai mes regards vers l'avenir plu tôt que sur le passé. Envisageant l'avenir avec l'espoir commun à toute la jeunesse canadienne, j'ai confiance que le Gouvernement mettra la question à l'étude et se hâtera de donner un effet pratique au projet de résolution déposé par mon honorable ami de Westmoreland.

La principale objection que l'on oppose à l'acquisition de ces embranchements, c'est le fardeau de la dépense qui en résultera. L'auteur du projet de résolution a traité à fond ce côté particulier de la question. Il a rappelé les sommes énormes qu'il en a coûté au peuple pour établir ces canaux à titre d'auxiliaires de l'importante industrie du transport au Canada ; mais il a oublié de dire qu'après que les canaux eurent été construits, on fit payer des droits à tous ceux qui s'en servirent et qu'on en préleva sur chaque tonne de fret, sur tous les navires qui y passèrent. Aussi s'accorde-t-on à reconnaître que le pays n'a jamais tiré plein parti de ces grandes artères du commerce tant que l'usage a été restreint par le paiement de droits. Il y a une dizaine d'années, le Gouvernement actuel, fort du consentement unanime du Parlement, abolissait ces droits-là et donnait à tous les citoyens du Canada le libre succès des canaux. A cette époque-là, on jugea qu'il n'était ni nécessaire ni utile que les canaux fussent une source de revenus pour l'Etat, et on ne vit pas d'inconvénient à en rendre l'usage absolument gratuit, bien que ce service occasionnât de très lourdes dépenses. Je ne conçois donc pas que certaines gens se préocupent à un si haut point des déficits de l'Intercolonial quand on songe à l'importance et à l'utilité de ce chemin de fer.

Je disais tantôt que je tourne mes regards vers l'avenir. A l'heure actuelle, je n'ai aucune idée arrêtée ni bien réfléchie de ce que l'Intercolonial devrait être à l'avenir. Suivant moi, l'Etat devrait garder ce chemin de fer et continuer de l'exploiter, à la condition toutefois qu'il s'inspire de l'esprit de progrès qui caractérise l'exploitation des vastes réseaux de chemins de fer de l'Ouest. Si l'Etat doit continuer d'exploiter son réseau, il convient qu'il adopte les idées de progrès qui font que l'exploitation des grands réseaux du Canada est rémunératrice tout en étant utile au pays en général; si l'Etat doit continuer d'exploiter son réseau, je considère qu'au lieu de s'en tenir au statu quo, il devrait prolonger l'Intercolonial jusqu'au sein des parties du pays qui sous le rapport des moyens de transport, ne sont pas aussi favorisées que les autres.

L'auteur du projet de résolution a fait observer que l'Intercolonial a effectué le transport des marchandises à des taux beaucoup plus bas que ceux des autres réseaux du Canada. Si donc le gouvernement canadien entend poursuivre l'exploitation de son chemin de fer, je ne conçois pas qu'il adopte des méthodes différentes de celles qui ont fait le succès des autres voies ferrées de ce pays. Je ne vois pas de raison pour que le Gouvernement transporte les marchandises et les voyageurs à des prix plus bas que ceux que les compagnies de chemins de fer considèrent comme suffisamment rémunérateurs.

Ce que je dis là n'est guère de nature, je le sais, à plaire à ceux d'entre nous qui habitent le long de la ligne de l'Intercolonial; je me place au point de vue de ceux qui ne sont pas aussi favorisés. Il serait profondément regrettable que ceux qui n'habitent pas le long de l'Intercolonial dussent à jamais rester dans la même situation désavantageuse parce que le prolongement de ce chemin de fer pourrait peut-être ajouter encore aux déficits qu'en accuse l'exploitation. S'il s'accuse des déficits à l'heure actuelle, cela provient de ce que l'Etat, dans l'exploitation de son réseau, ne s'inspire pas des principes qui président à l'exploitation des chemins de fer appartenant aux grandes compagnies. Il serait profondément regrettable que le simple hasard du choix que l'on a fait du tracé de l'Intercolonial, il y a quarante ans, dût priver les autres parties des Provinces maritimes des avantages dont jouissent ceux qui habitent sur le parcours de ce chemin de fer.

On dira peut-être que les embranchements dont on conseille de faire l'acquisition ne sont pas suffisamment rénumérateurs pour que l'Etat en prenne possession. A cela je répondrai que si l'exploitation n'en est pas plus rémunératrice, cela provient de ce qu'ils sont obligés de faire face à la concurence de l'Intercolonial. N'ayant que peu de longueur, ils se trouvent dans l'impossibilité d'effectuer le transport en transit, puisque chaque tonne de marchandises qu'ils transportent se trouve, une fois rendue à leur point terminus, assujettie à un nouveau tarif.

Une autre circonstance me paraît influer sur cette question: la concurrence du trans-

port par eau qui n'est pas avantageuse pour l'Intercolonial, au point de vue des bénéfices. C'est une situation à laquelle il faut remédier, car on ne doit pas souffrir qu'elle nuise constamment aux districts desservis par des embranchements de chemin de fer.

J'ai été fort étonné en lisant un rapport de la compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique qui exprimait l'idée que cette compagnie devrait entreprendre la construction d'un embranchement dans la partie occidentale du Canada. Nous sommes tous ravis que la situation qui règne dans l'Ouest autorise nos grandes compagnies de voie ferrée à se lancer dans de nouvelles entreprises. Mais elles n'attendent pas que le trafic afflue pour construire une ligne de chemin de fer; elles construisent d'abord et comptent que le trafic se développera ensuite. Je relève ce passage dans un rapport du Pacifique-Canadien pour l'exercice clos le 30 de juillet 1907.

L'autorisation fut donnée de prolonger un embranchement d'un point situé sur la ligne principale dans la Saskatchewan jusqu'à une distance de 50 milles; mais il est vraisemblable que, dans un avenir prochain les circonstances feront désirer que cet embranchement soit prolongé jusqu'à 100 milles plus loin.

Voilà la ligne de conduite qui a assuré le succès des grandes compagnies de chemin de fer. Chaque fois qu'elles entrevoient la possibilité d'étendre leur trafic, elles s'emparent d'avance du territoire et comptent que les colons viendront alimenter le trafic de la voie ferrée.

J'émets l'avis que l'Intercolonial, tant qu'il est exploité par l'Etat, ne peut pas faire tous les progrès qui résultent des opérations de ces grandes compagnies; cependant, il serait regrettable que l'Intercolonial, uniquement parce qu'il est propriété publique, privât à jamais la population des Provinces maritimes de l'espoir de retirer d'autres avantages de ce chemin de fer. Je me rappelle l'état de choses qui existait dans l'est de la Nouvelle-Ecosse et qui servira à prouver ma thèse. Il y a 26 ans, lorsque l'Intercolonial fut construit à travers l'île du Cap-Breton, il longea la rive nord du lac du Bras d'Or, privant ainsi des avantages qu'offre un chemin de fer, la grande étendue de terres fertiles et de terrains miniers de la partie méridionale de l'île. Il y a sept à huit ans, une compagnie s'organisa dans le dessein de construire de Fort-Tupper sur l'Intercolonial un embranchement qui traverserait la partie méridionale de l'île pour aboutir aux grandes étendues de terrains miniers qu'elle renferme. Malheureusement, des obstacles surgirent, comme il en surgit parfois dans les entreprises des compagnies privées et, après avoir construit trente milles de voie ferrée de Fort-Tupper à la ville de Saint-Pierre, la compagnie, pour une raison quelconque, fut incapable de faire face à ses obligations financières et ne prolongea pas son chemin de fer plus loin. Elle donne un excellent service sur cette distance de 31 milles; mais, ainsi qu'on l'a déjà laissé entendre, le trajet est si court que la compagnie ne peut pas obtenir de trafic d'entier parcours, car chaque tonne de marchandises qu'elle recevrait serait retenue à Fort-Tupper en attendant le paiement d'un supplément de prix. Il s'ensuit que toutes ces marchandises sont transportées par eau au détriment du chemin de fer.

Mais tout le pays situé à l'est de Saint-Pierre, dans la région la plus riche de l'île du Cap-Breton, jusqu'à Louisbourg et les vastes et importants centres industriels et miniers de Glace-Bay, de Bridgeport et de Dominion n° 4 n'ont pas le moindre service de chemin de fer établi par le gouvernement canadien. La seule voie ferrée dans cette partie du pays appartient à la Dominion Coal Company qui l'a construite afin de transporter jusqu'au port de Louisbourg la houille extraite de ses charbonnages. Cette compagnie n'entreprendra pas de remplir les fonctions de voiturier, et nulle autre compagnie houillère de l'endroit n'a la permission de transporter ses produits à Louisbourg ou à Sydney. Il s'en suit que ces charbonnages, qui ont une immense valeur, sont encore inexploités et le seront jusqu'à ce que le gouvernement canadien adopte la politique énoncée par le représentant de Westmoreland (M. Emmerson), acquière le chemin de fer du Cap-Breton et le prolonge jusqu'à ces centres de population.

Glace-Bay renferme une population de 20,000 habitants et il est presque incroyable que cette grande ville soit encore privée de communications par chemins de fer, à l'exception de celles qu'autorise la compagnie, qui exploite les charbonnages. On peut en dire autant de tous les autres foyers de population de la partie méridionale du Cap-Breton, et les députés qui m'écoutent ne diront pas, j'en suis certain, que la construction d'un chemin de fer dans la partie méridionale du Cap-Breton ne permettrait pas d'espérer des profits. Les députés qui connaissent la situation qui règne dans cette partie du territoire admettront qu'il n'y a aucune partie de l'est du Canada qui offre à un chemin de fer de plus grandes chances de bénéfices que les centres miniers de la région méridionale du Cap-Breton. Cependant, il n'y a pas lieu d'espérer que de nouvelles mines y seront exploitées avant cinquante ans, parce que l'Intercolonial s'est emparé d'avance de la part la plus lucrative du commerce du transport, à une extrémité, et que la Dominion Coal Company en a fait autant à l'autre extrémité. On ne saurait espérer qu'une autre compagnie ira là-bas construire un chemin de fer dont les opérations seraient restreintes à un territoire de si peu d'étendue.

La solution de ce problème, en tant que cette partie du Canada se trouve concernée, se trouverait dans l'application de la politique énoncée par l'honorable député de Westmoreland (M. Emmerson), c'est-à-dire qu'il faudrait acquérir le chemin de fer du Cap-Breton et le prolonger jusqu'au sud de de cette île, afin de fournir un marché tout préparé pour les produits de ce district particulier. Je dois m'excuser d'appuyer mon argument sur des faits d'intérêt régional spécialement, mais j'ai cru qu'ils étaient de telle nature et tellement propres à donner plus de force à mon argumentation, que je n'ai pu résister à la tentation de m'en servir.

Cette question présente d'autres aspects dont l'honorable représentant de Westmoreland (M. Emmerson) s'est préoccupé. Je ne veux pas retenir plus longtemps l'attention de la Chambre; je me contenterai de demander avec instance, dans toute la mesure de mes forces, aux membres du Gouvernement, d'étudier sérieusement les questions que mon honorable ami (M. Emmerson) a soulevées et qui se trouvent énoncées dans le projet de résolution qu'il a déposé. Je l'ai déjà dit, je crois que si l'Intercolonial doit continuer à être la propriété de l'Etat qui l'administrera, il est simplement juste et raisonnable pour la population de l'est du Canada d'espérer que le Gouvernement remplira son devoir quant à l'exploitation de cette voie ferrée et qu'il se servira des méthodes d'affaires suivies par les autres voies ferrées du Canada. Si, d'autre part, le Gouvernement est satisfait de l'état de choses qui existe aujourd'hui, je redoute qu'il se fasse parmi la population de l'est du Canada un mouvement très fort et très prononcé en faveur de la cession de l'Intercolonial à une compagnie qui lui offrira des espérances de communications plus faciles avec le réseau des voies de transport du pays.

M. J. H. SINCLAIR (Guysborough): Monsieur l'Orateur, j'estime que cette discussion, si je me place au point de vue des Provinces maritimes, est une des plus importantes qui se soient développées ici au cours de cette session. Elle intéresse à tel point la division électorale que j'ai l'honneur de représenter et la province dont je suis un des députés, que je croirais manquer à mon devoir si je n'exprimais pas mes vues en cette circonstance. En thèse générale, j'accepte la résolution proposée par l'honorable député de Westmoreland (M. Emmerson) et j'approuve les observations qu'il a faites à l'appui de sa proposition. Je ne voudrais pas acquérir sans faire de choix tous les embranchements qui existent le long de l'Intercolonial. Je choisirais ceux dont l'exploitation semble offrir des chances de succès quant au paiement des dépenses; il va sans dire qu'il y a des embranchements

qui ne pourraient offrir cet avantage. Je puis parfaitement comprendre que l'exploitation d'un embranchement dont les revenus doivent servir d'abord à acquitter le coût d'un bureau central et toutes les autres dépenses d'une voie ferrée, puisse ne pas rapporter de bénéfice, et même être une cause de perte, tandis que, si on l'exploite comme formant partie d'un grand réseau, tel que l'Intercolonial, il peut devenir une entreprise rémunératrice.

Mais j'irais plus loin que ne l'a été mon honorable ami dans son projet de résolution et je modifierais celle-ci par une disposition qui nous permettrait non seulement d'acquérir les embranchements qui existent déjà le long de la ligne de l'Intercolonial, mais encore de construire d'autres ramifications où il n'en existe pas à l'heure qu'il est. De fait, monsieur l'Orateur, il me semble que c'est peut-être là notre premier devoir quant à la question que cette motion soulève. La population qui vit dans les localités traversées par ces embranchements qui sont exploités maintenant par telle ou telle compagnie, se trouve à jouir de certains avantages au point de vue des moyens de transport; elle possède un service de chemin de fer. Mais j'ai présent à la mémoire ce qui se passe dans certaines parties de la Nouvelle-Ecosse qui n'ont pas souffert de ces désagréments, loin de là. J'estime que le premier devoir du Gouvernement sera, non pas d'acquérir ses embranchements et de charger du coût de leur exploitation l'Intercolonial au point de le faire pérécliter ainsi que ces lignes, mais de fournir aux parties des Provinces maritimes qui n'en jouissent pas déjà, les avantages de communications par chemin de fer.

On a fait dans les journaux plusieurs propositions au cours des derniers mois écoulés à propos de ce qu'on devait faire de l'Intercolonial. Mon honorable ami de Westmoreland a parlé des résolutions adoptées par les différentes chambres de commerce de cette région. L'une des propositions faites par la chambre de commerce d'Halifax, voulait qu'on doublât l'Intercolonial de Moncton à Halifax, dans le but d'accommoder le trafic toujours croissant qui cherchera un débouché dans cette direction, quand le Grand-Tronc-Pacifique sera terminé. On constate, toutefois qu'on s'opposait en certains quartiers au doublement partiel de la ligne principale de l'Intercolonial; je suppose que cette opposition était due à ce que les pentes sur l'Intercolonial sont très accentuées. On proposa ensuite de détourner la ligne et de la faire passer par Parrsboro, afin de trouver des pentes qui pouvaient convenir au prolongement du Grand-Tronc-Pacifique.

Nous n'avons pas encore les levés faits dans cette région mais on a dit que les ingénieurs avaient dû surmonter des difficultés dans cette direction-là. Il n'y a

pas de doute que les pentes de l'Intercolonial ne soient très accentuées à certains endroits. Quiconque connait la topographie de la Nouvelle-Ecosse, sait que l'Intercolonial traverse une chaîne de montagnes connues sous le nom de monts Cobequid dans les comtés de Cumberland et de Colchester. Amherst est presque au niveau de la mer, ainsi que Truro, mais quand il s'est agi de trouver le moyen de traverser cette chaîne de montagnes, lors de la construction de l'Intercolonial, les ingénieurs les plus habiles et les mieux doués ont reconnu leur impuissance à élever le niveau nécessaire à l'ascension à plus de 618 pieds, avant de commencer la descente vers Truro. Cette gradation s'élève dans certains cas, si je ne me trompe, à 1½ p. 100. Il ne serait pas avantageux au point de vue des affaires de dépenser des sommes aussi considérables que celles que nous consacrons à la construction de la ligne du Pacifique à Moncton avec des différences de niveau de 4-10 p. 100, et de continuer cette voie ferrée le long d'une route qui compte des écarts de niveau de 1.5 p. 100.

J'ai une proposition à faire au ministre des Chemins de fer et, par son intermédiaire, au Gouvernement, par l'application de laquelle vous pouvez amener cette ligne aux ports Atlantiques par des rampes aussi douces que celles qui règnent sur le reste de son parcours à travers le Canada. Il existe une autre forte rampe près de Dorchester, dans le Nouveau-Brunswick, à part celles des montagnes de Cobequid. Ma proposition consiste à dévier le parcours de la ligne à quelque endroit à l'ouest de Dorchester, pour lui faire traverser le plateau qui existe au nord d'Amherst, continuant à l'est jusqu'à l'intersection de l'Intercolonial à un endroit à l'est d'Oxford, mettant à profit la ligne courte de l'Intercolonial jusqu'à la pointe à Brown, et de là vers le sud par la rivière de l'Est à travers les terrains houillers de Pictou, employant l'embranchement de Sunny-Brae jusqu'à Country-Harbour, sur l'Atlantique.

Les rampes sont le détail le plus important, je le répète, dans la construction d'un chemin de fer. Cette partie de la Nouvelle-Ecosse, comme tous ceux qui l'ont vue peuvent le dire, est une plaine unie. Il n'existe pas de chaîne de montagne à franchir dans les comtés de Pictou et de Guysborough, comme sur la route d'Amherst à Truro. Tout ingénieur vous dira qu'il n'y a rien de plus important. Il est impossible d'en obtenir à travers la vallée que j'ai indiquée entre Moncton et Country-Harbour. Ce dernier endroit offre des avantages sur Halifax, à certains points de vue. La distance à partir de Moncton, comparée à la ligne actuelle, n'est pas un facteur important, car les deux lignes sont d'à peu près la même longueur. La distance jusqu'à Country-Harbour est de 17 à 18 milles plus courte que par le tracé de Parrsboro. Je ferai observer en même temps que la ligne traverserait les riches houillères de Pictou, probablement les plus précieuses de la Nouvelle-Ecosse sur la terre ferme. Ce serait un fort avantage pour la ligne au double point de vue du trafic et de l'approvisionnement des locomotives. Un autre détail est que Country-Harbour est 100 milles plus rapproché de l'Angleterre qu'Halifax. Les voyageurs et les dépêches arrivant à cet endroit et embarqués sur un train express seraient déjà à Moncton en route pour Montréal à l'heure où le mouillage s'opérerai à Halifax. Je n'ai rien à dire contre le havre d'Halifax. C'est probablement le plus grand et le meilleur au Canada; il n'est inférieur à nul autre au monde sous le rapport des avantages naturels. Le port de Country-Harbour est aussi commode que celui d'Halifax.

Mais je tiens à montrer que l'exécution de mon plan assurerait des pentes égales à celles qui règnent sur le Grand-Tronc-Pacifique dans les prairies de l'ouest, et nous donnerait un port Atlantique plus rapproché de 100 milles de l'Angleterre que ne l'est le port d'Halifax. Voici, il me semble, de grands avantages. Je puis dire que la construction d'embranchements nouveaux entraînera de grandes dépenses, c'est-à-dire l'augmentation du fonds capital de l'Intercolonial. Mais pourquoi ne continuerions-nous pas à développer la politique inaugurée il y a quelques années, de tâcher de transporter les produits du Canada par les voies canadiennes et par les ports canadiens? Le projet en discussion n'est qu'une partie de cette grande politique. Et pourquoi ne dépenserions-nous pas autant à développer les provinces de l'est que celles de l'ouest? Je n'approuve pas la doctrine énoncée il y a deux ans, par l'honorable député de Lanark-sud (M. J. Haggart), qu'il faut cesser d'augmenter les dépenses imputables sur le capital de l'Intercolonial, qu'il ne faut plus acquérir d'embranchements nouveaux, ni de nouveau matériel pour l'amélioration du service, en un mot, cesser de placer plus d'argent sur cette grande artère commerciale. Si je me trompe sur les intentions de l'honorable député, qu'il me reprenne. Mais j'ai compris que c'est la doctrine qu'il a énoncée pour lui-même et pour son parti, c'est-à-dire qu'il ne faudrait plus ajouter au fonds du capital de l'Intercolonial.

L'hon. M. HAGGART: Je n'ai jamais dit cela ni rien de tel. Je faisais allusion à ce moment à la coutume de porter au compte du capital les dépenses qui devraient être portées au compte des recettes.

M. SINCLAIR: Si j'ai mal interprété l'honorable député, ce sont ses propres paroles qui m'ont trompé. Voici ce qu'il a dit:

Le public ne se soucie pas d'engager plus d'argent au fonds capital de l'Intercolonial. Il se soucie plutôt de savoir comment on dépense l'argent qu'on lui prend. Il croit que le

pays ne devrait plus rien affecter au fonds capital de ce chemin de fer. Cependant, depuis que l'administration actuelle est au pouvoir, elle l'a saigné de $3,000,000 par année à ces fins. Qu'est-ce qu'a apporté à cet héritage nationale la dépense depuis dix ans au fonds capital de l'Intercolonial? J'insistais en 1896, et pendant les dernières années de mon administration de l'Intercolonial, que l'on cessât toute dépense imputable sur le capital, comme telle, pour la porter dorénavant au compte des recettes.

Maintenant, comment interpréter ces paroles? L'honorable député demande quel souci le public peut avoir d'engager plus d'argent dans le fonds capital de l'Intercolonial? C'est donc à dire que le public fait un mauvais marché et gaspille son argent en versant davantage au fonds capital de l'Intercolonial.

L'hon. M. HAGGART: Pas du tout, l'honorable député connait certainement mieux que cela.

M. SINCLAIR: Mon honorable ami se demande si le peuple s'inquiète beaucoup que le Gouvernement place son argent dans l'Intercolonial. Veut-il dire par là que la population est en faveur de cette dépense.

L'hon. M. HAGGART: J'ai voulu dire que le peuple s'inquiétait peu que les dépenses pour l'Intercolonial fussent portées au compte du capital ou à celui du revenu. L'argent a été dépensé pour le chemin et je prétendais qu'il fallait fermer le compte du capital et porter les dépenses nouvelles au compte du revenu. Je n'ai jamais commis l'absurdité de dire qu'il ne fallait pas dépenser d'argent pour l'Intercolonial, et aucune de mes paroles ne donne cela à entendre.

M. SINCLAIR: Je cite les paroles mêmes de mon honorable ami.

L'hon. M. HAGGART: Vous pouvez les lire une demie douzaine de fois, et peut-être ne pas les comprendre davantage pour cela.

M. SINCLAIR: L'honorable député dit que l'on devrait fermer le compte du capital du chemin de fer intercolonial.

L'hon. M. HAGGART: En effet c'est ce que l'on devrait faire, et feu Alexander McKenzie l'a déclaré lui-même dans cette Chambre. Il dit qu'il faudrait fermer le compte du capital et porter toutes les dépenses au compte du revenu, mais partir de là pour prétendre que j'ai dit ou que M. McKenzie aurait demandé qu'il n'y eut plus de dépenses au compte du capital sur ce chemin, est absurde.

M. SINCLAIR: Je demanderai à mon honorable ami de nous dire comment il s'y prendrait pour porter ces dépenses au compte du revenu, lorsqu'il n'y a pas de revenu.

M. BARKER: On verrait alors quel est le déficit réel; voilà tout

M. SINCLAIR: Lorsque mon honorable ami a annoncé sa politique, nous savions dans les Provinces maritimes qu'elle serait très mal vue de la population. Il faut faire de temps à autres quelques dépenses de premier établissement. Je ne suis pas de l'avis que nous entendons exprimer si souvent, que l'Intercolonial est un fardeau pour le pays; qu'il nous faut tous les ans montrer un déficit au Parlement, et certains de nos honorables collègues, exploitent beaucoup auprès du peuple les petits déficits qui se produisent d'année en année sur le chemin de fer intercolonial.

L'hon. M. FOSTER: Un déficit de $1,750,000 dans une année, vous appelez cela un petit déficit.

M. SINCLAIR: L'honorable député (M. Foster) oublie qu'il y a eu des excédents autrefois. Je n'ai jamais prétendu que l'Intercolonial devait donner des dividendes. Lorsqu'on l'a construit, il était bien compris dans Québec et Ontario que son exploitation nous causerait une perte d'argent.

Dans les discussions qui ont eu lieu à cette époque devant cette Chambre et dans les journaux, on a répété plusieurs fois que les provinces savaient ce qu'elles faisaient lorsqu'elles ont consenti que ce chemin de fer fût construit; elles savaient qu'il y aurait un déficit tous les ans, mais elles espéraient recevoir d'autres avantages qui contrebalanceraient cette perte, avantages qu'elles ont obtenus depuis. Ainsi que l'a dit mon honorable ami de Westmoreland, l'Intercolonial a été construit pour remplir un pacte conclu à l'époque de la Confédération, et si la Chambre me le permet, je lui donnerai lecture de l'article de l'acte de la Confédération qui autorise la construction de ce chemin.

Considérant que les provinces du Canada, de la Nouvelle-Ecosse et du Nouveau-Brunswick ont, par une commune déclaration exposé que la construction du chemin de fer intercolonial était essentielle à la consolidation de l'union de l'Amérique britannique du Nord et à son acceptation par la Nouvelle-Ecosse et le Nouveau-Brunswick, et qu'elles ont en conséquence arrêté que le gouvernement du Canada devait l'entreprendre sans délai; à ces causes, pour donner suite à cette convention le Gouvernement et le Parlement du Canada seront tenus de commencer dans les six mois qui suivront l'union, les travaux de construction d'un chemin de fer reliant le fleuve Saint-Laurent à la cité d'Halifax dans la Nouvelle-Ecosse, et de les terminer sans interruption et avec toute la diligence possible.

Il n'est pas ici question de dividende, et nous ne trouvons rien dans la discussion qui eu lieu à cette époque, pour montrer que l'on espérait voir l'Intercolonial pro-

duire des bénéfices. Au contraire, la discussion fait voir tout l'opposé. On me permettra de donner lecture d'un extrait du " Globe " de Toronto, de cette date, pour montrer ce que ce grand organe de l'opinion publique pensait alors du chemin de fer intercolonial. Cet article a été écrit le 26 septembre 1865, après que la conférence eut terminé ses travaux, mais avant que la confédération fut consommée:

Le projet du Gouvernement de construire le chemin de fer intercolonial ouvre un compte qui ne sera jamais fermé. Chaque tempête de neige dans les régions inhospitalières en bas de la Rivière-du-Loup, apportera un nouveau fardeau sur la population du Haut-Canada. Les contribuables surveilleront avec le plus grand intérêt le transport des voyageurs et des marchandises parce qu'ils indiqueront la somme qu'on leur demandera de verser pour payer les dépenses de l'année. C'est le rêve de plusieurs dans la Nouvelle-Ecosse, que ce chemin de fer d'Halifax à Québec amènera dans leurs ports le commerce de l'ouest, mais c'est un rêve et rien de plus. Aucun voyageur, aucun expéditeur de marchandises, ne songera jamais à passer par Halifax, lorsqu'il peut trouver les navires qu'il lui faut à Québec ou à Portland.

Avec le Haut-Canada décidément opposé au projet, et le Bas-Canada divisé, nous sommes heureux de pouvoir dire que nous ne craignons guère de voir construire ce chemin bientôt.

Nous sommes stupéfaits que le cabinet ait épousé un projet qui rallie si peu les suffrages dans nos provinces. Les délégués de la province inférieure ont délicieusement blagué le ministère. Il est évident que ce Néo-Ecossais est un rusé compère. Au contact de ses rochers, son esprit s'est affiné. Il faudrait être sur nos gardes en traitant avec lui. Si le Bas-Canada en a peur parce qu'il est britannique, il faut le veiller soigneusement, parce que sans être bien riche, il est bien rusé et retors.

" Globe ", Toronto, le 26 septembre 1865.

Telle était l'opinion émise par le "Globe", de Toronto, à cette époque.

M. BARKER: L'honorable député se rend-il à cet avis?

M. SINCLAIR: Le " Globe " lui-même ne se rangerait pas à cet avis aujourd'hui. En réalité, on le sait, ce pauvre Néo-Ecossais a été la dupe de ce marché. On l'a reconnu plus tard, et la preuve c'est qu'on a eu soin de créer aux Provinces maritimes une situation financière bien plus avantageuse que celle stipulée au marché primitif, en 1867. En parcourant les débats parlementaires de la même époque, je fais une constatation: c'est qu'à cette époque, on était convaincu que l'exploitation de l'Intercolonial ne serait pas lucrative. Au sein de l'assemblée législative du Canada, en 1865, l'honorable Geo. Brown fit la déclaration que voici:

A titre d'entreprise commerciale, l'Intercolonial, à mon avis, ne se recommande guère. Comme chemin de fer stratégique, il compte nombre de partisans. Mais si l'union des provinces doit durer, ce réseau est d'urgence absolue, et comme prix de cette union, quand bien même il ne militerait pas d'autres arguments en faveur de la construction de ce réseau, je l'approuve de tout cœur.

Telle était l'opinion exprimée par l'honorable Geo. Brown, antérieurement à la construction de ce réseau. Permettez-moi de vous citer quelques paroles prononcées par l'honorable Alexander Mackenzie, au cours du débat budgétaire devant le Parlement, en 1870, lorsque la question de la construction de l'Intercolonial était sur le tapis. M. Mackenzie dit:

Tout le monde sait que l'Intercolonial est une entreprise sans valeur au point de vue commercial; mais il faut bien le construire, parce qu'on a passé un traité en vue de sa construction et il importe de respecter ce traité.

Voici une autre citation empruntée d'un discours de feu Walter Shanley, un député qui représentait alors, si je ne me trompe, le comté de Grenville. Voici ce texte:

Le chemin de fer projeté, en lui-même, n'était pas populaire au Haut-Canada, mais lorsque la maîtresse question se dessina et prit corps, après la conférence de Québec, et lorsqu'il devint évident que pour faire aboutir au succès la confédération des provinces de l'Amérique septentrionale britannique, il fallait nécessairement que chacune des parties intéressées au pacte fédéral consentît que le sacrifice de quelque préjugé ou de quelque intérêt de nature locale, alors le Haut-Canada donna son adhésion à la partie du projet se rattachant à l'Intercolonial et cela comme nécessité d'ordre politique et social. Un politicien très en vue du Haut-Canada, généralement connu comme l'interprète de l'opinion publique du jour, prononça les paroles que voici: " Plutôt que de faire avorter le projet de la Confédération, je consentirais plutôt à construire dix chemins de fer comme l'Intercolonial ". Cela exprime bien le sentiment du Haut-Canada.

A l'époque de l'établissement de la Confédération, deux voies s'ouvraient devant les populations des Provinces maritimes. Antérieurement à cette époque, le commerce des Provinces maritimes s'acheminait vers les Etats-Unis. La prospérité régnait dans les provinces à un degré remarquable, et cela parce qu'elles avaient bénéficié de la réciprocité commerciale avec les Etats-Unis. Elles pouvaient, à leur gré, continuer à bénéficier de leurs relations commerciales avec les Etats-Unis puisqu'elles n'avaient que peu ou point de relations commerciales avec les provinces supérieures, ou bien elles avaient l'alternative de construire l'Intercolonial et d'imprimer au commerce une orientation toute nouvelle.

Elles se lancèrent dans ce projet, la construction de l'Intercolonial. On le sait, c'est de Boston ou de quelque autre port des Etats-Unis que venait la farine qui servait d'aliment aux 800,000 habitants qui composaient alors la population des provinces maritimes ; cette farine était

moulue dans les minoteries américaines, de blé probablement produit dans les prairies de l'ouest des Etats-Unis et à cette époque elles en recevaient fort peu des provinces supérieures. Dans chaque domaine agricole des Provinces maritimes on rencontrait des articles de provenance américaine comme faucheuses, rateaux, fourches, haches et seaux et la question se posait: fallait-il que cette situation s'éternisât ou bien convenait-il de chercher à développer des relations commerciales avec le Canada? Nous nous lançâmes alors dans la construction de l'Intercolonial, en nous inspirant de cet idéal. Nous savions parfaitement que cela nous coûterait de l'argent. Les populations des provinces supérieures le savaient parfaitement: il s'écoulerait de longues années, avant que l'entreprise de l'Intercolonial fût lucrative et rémunératrice des capitaux placés dans cette entreprise, et à mon avis, nous n'avons pas payé trop cher pour cette entreprise. Le budget de l'Intercolonial s'est soldé par des moins-values, mais ces découvertes ont été d'un chiffre peu élevé. J'observe que cette affirmation provoque un certain étonnement chez quelques collègues de l'autre côté de la Chambre; mais, qu'ils se donnent la peine d'additionner tous les découverts constatés dans le budget de l'Intercolonial, depuis l'époque de sa construction il y a trente-un ans, et ils constateront qu'en moyenne, le déficit annuel se chiffre par $245,534, ce qui constitue une somme assez minime à débourser, chaque année, en retour des avantages dont nous a fait bénéficier cette grande propriété nationale. Si l'on se rappelle que la population du Canada atteint le chiffre de six millions et demi, c'est le prix de deux timbres-poste pour chaque homme, femme et enfant du Canada. Quatre centins par tête chaque année, nous donneront plus que la moyenne du découvert annuel, pour l'Intercolonial.

L'hon. JOHN HAGGART: Quel serait le montant du découvert, si on ajoute la dépense imputable sur le capital?

M. SINCLAIR: Je ne considère pas les dépenses de premier établissement comme un déficit. Je n'ai pas fait ce calcul. Sans doute ce serait beaucoup plus grand, mais mon honorable ami doit se souvenir, et il semble toujours l'oublier, que si nous avons dépensé $80,000,000 dans la construction de l'Intercolonial, nous avons fait un placement splendide de notre argent. Quand cette voie ferrée a été construite, on s'attendait à ce qu'elle remplit certaines conditions. On ne croyait pas qu'elle rapporterait de l'argent, mais il y avait d'autres choses, ayant plus d'importance que de l'argent, auxquelles nous nous attendions comme résultat de la construction de l'Intercolonial. On espérait que cette ligne contribuerait à relier plus complètement les provinces entre elles, qu'elle réunirait les provinces en un seul Dominion. On croyait aussi que les Provinces maritimes deviendraient un marché avantageux pour les industries d'Ontario et de Québec. On s'attendait à ce que les produits des manufactures de la Nouvelle-Angleterre perdraient leur champ d'action et seraient remplacés par les objets manufacturés dans les provinces d'Ontario et de Québec. Dans les Provinces maritimes nous avons pensé aussi, à cette époque, que nous pourrions vendre nos marchandises, notre charbon, notre fer et notre poisson aux populations des provinces d'en haut. C'était là un espoir caressé par les habitants des Provinces maritimes. Nous nous attendions à voir nos ports utilisés au lieu de ceux des Etats-Unis, pour l'expédition des marchandises de l'ouest.

Tout cela s'est réalisé jusqu'à un certain point. Les provinces ont été plus unies, leur union a été cimentée comme nous nous y attendions et j'espère qu'il n'y a pas un député qui m'écoute, qui ne désire pas un Canada uni par la construction de l'Intercolonial. Cela ne vaut-il pas le prix de deux timbres poste chaque année pour les habitants du Canada? Je crois que chacun sera d'avis que le déficit est une simple bagatelle comparée avec les grands résultats qui dérivent de la construction de cette voie ferrée.

L'hon. M. EMMERSON: A combien s'élève le déficit sur les canaux?

M. SINCLAIR: Je ne parle pas des canaux maintenant. Je parle de l'Intercolonial et de sa valeur. Les provinces ont été unies et les Provinces maritimes sont devenues un excellent marché pour les marchandises des provinces de l'ouest. A ce propos, il y a quelques jours, j'avais l'honneur de proposer à la Chambre d'autoriser le dépôt d'un rapport donnant les chiffres du commerce de l'est et de l'ouest par l'Intercolonial et j'ai eu certains renseignements. Je n'ai pas pu les avoir aussi complets que je l'aurais désiré, mais je trouve que dans l'année 1902, 54.03 p. 100 du trafic de l'Intercolonial allait vers l'est; en 1903, 51.36 p. 100 du trafic vers l'est; en 1904, 48.83 p. 100; en 1905, 51.20 p. 100; en 1906, 44.32 p. 100; en 1907, 44.44 p. 100; en 1908, 44.55 p. 100. Une petite augmentation s'est produite dans les dernières années pour le trafic allant à l'ouest, due je crois à l'expédition d'énormes quantités d'acier du Cap-Breton allant dans la direction de l'ouest.

L'hon. M. FOSTER: Mon honorable ami veut-il parler du trafic d'entier parcours vers l'est ou vers l'ouest?

M. SINCLAIR: Je parle du trafic total allant vers l'est et du trafic total allant vers l'ouest. On remarquera, après plus ample enquête, que l'Intercolonial a fait

beaucoup plus pour les provinces d'Ontario et de Québec que pour les Provinces maritimes. Cette ligne a plus fait pour le développement des provinces de l'ouest que pour le développement de l'est.

L'hon. M. HAGGART: A moins de pouvoir citer le trafic d'entier parcours, cela ne prouve pas qu'une seule tonne soit venue dans la province d'Ontario.

M. SINCLAIR: Je prétends que les marchandises viennent de l'Ontario vers les Provinces maritimes en plus grande abondance que nous ne sommes capables d'envoyer des marchandises dans l'Ontario. Je conclus de là que les représentants de la province d'Ontario devraient avoir des sentiments meilleurs à l'égard de l'Intercolonial, s'ils représentent bien les intérêts de leur province. Le manufacturier de la Nouvelle-Angleterre a été éloigné des Provinces maritimes; tout l'outillage, dont on se sert dans les fermes des Provinces maritimes toute les machines nous viennent des manufactures canadiennes. Le produit yankee a disparu. Je répète que toutes les marchandises dont nous nous servons aujourd'hui dans les Provinces maritimes, viennent presque toutes des manufactures du Canada et pour la plus grande partie dans les provinces d'Ontario et de Québec.

Nous sommes un peu déçus dans les Provinces maritimes que notre commerce avec l'ouest ne se soit pas développé sur une plus vaste échelle; nous sommes déçus de voir que les marchés d'Ontario et de Québec n'ait pas absorbé davantage de notre poisson, de notre charbon et de notre fer, mais néanmoins il y a déjà des échanges en bonne quantité.

En somme, tout ce que l'on pensait que l'Intercolonial pourrait faire pour les habitants du Canada a été accompli et je crois que nous avons un bon placement bien que nous soyons obligés de payer quatre sous par tête chaque année pour combler le petit déficit qui s'accuse.

Pourquoi l'Intercolonial ne s'est-il pas développé davantage depuis trente ans qu'il existe, au double point de vue du trafic et de l'argent? Il doit y avoir de bonne raison pour cela et pour être franc j'exprimerai l'avis que l'Intercolonial n'a pas été dirigé avec cette énergie et cet esprit d'entreprise qui auraient dû être montrés dans son exploitation. Sans doute cette observation s'applique avec plus de force au gouvernement qui était au pouvoir avant 1896 qu'à l'administration actuelle. L'administration actuelle a fait beaucoup pour la ligne de l'Intercolonial; il l'a prolongée jusqu'à Montréal et l'a amené au cœur de la capitale commerciale du Canada pour lui permettre d'obtenir une partie du trafic qui arrive dans cette grande ville. Le gouvernement libéral a amélioré l'Intercolonial; il lui a donné des rails plus lourds, un matériel roulant moderne et des meilleurs trains et sous d'autres rapports encore, il lui a permis de devenir le grand placement matériel que nous avons aujourd'hui.

Mais, d'autre part, je crains que l'énergie qui est la note dominante de la direction du Grand-Tronc et de celle du chemin de fer Pacifique-Canadien, ne se rencontre pas dans l'Intercolonial. Sans doute c'est peut-être dû au fait que c'est une propriété de l'Etat, mais quelle qu'en soit la raison, c'est un fait réel. Par exemple l'Intercolonial aboutit à la mer seulement en quelques endroits, à St-John, à Halifax, à Mulgrave et à Sydney.

L'hon. M. EMMERSON: Et à Shediac et à Chatham.

M. SINCLAIR: Je pourrais encore citer d'autres endroits.

L'hon. M. EMMERSON: Un grand nombre.

M. SINCLAIR: Les exemples que j'ai choisis suffiront pour mon raisonnement. La population de cette partie des Provinces maritimes se trouve principalement le long des côtes, et une administration entreprenante de l'Intercolonial aurait eu des navires naviguant dans les eaux voisines et prenant le trafic de ces ports. Je pense à la ville de Mulgrave, dans mon comté, où pendant des années on n'a fait aucun effort pour recueillir le long des côtes, le trafic, à l'est et à l'ouest de l'endroit où le chemin de fer aboutit à la mer, et dans les localités où la population abonde. Après quelque temps, les entreprises privées, aidées par quelque petite subvention du Gouvernement, ont établi des services de bateaux dans ces eaux et il en est résulté un grand trafic pour l'Intercolonial. Mais ce que je veux montrer, c'est que la direction de l'Intercolonial elle-même, n'a pas pensé à établir là ce service de bateaux pour recueillir le trafic. On m'a dit que lorsque le chemin de fer de Reid a été construit à Terreneuve, la compagnie Reid a nolisé un certain nombre de steamers qui devaient être en communication avec le chemin de fer, pour lui donner du trafic provenant des petits villages de pêcheurs situés le long de la côte et sans ces navires, le chemin de fer n'aurait pas été un succès financier. La direction de l'Intercolonial n'a fait aucune tentative de ce genre pour concentrer le trafic aux points où le chemin de fer touche à la mer. Cela est un exemple entre autres, que l'on pourrait citer pour prouver que la ligne n'a pas été administrée avec la même habileté commerciale qu'on était en droit de s'attendre et qu'on aurait peut-être constatée dans une entreprise privée.

Permettez que je cite comme exemple, à l'appui de ce que je dis, le fait que l'an dernier, les petits navires qui arrivent à Mulgrave, appelés les "Cann boats"

ont débarqué 7,898 passagers dont la plupart prirent l'Intercolonial pour des stations sur sa voie, et 5,708 tonnes de marchandises, ce qui est un mouvement très lucratif pour le chemin de fer, et dont il n'aurait pas profité sans les navires.

Il en a été de même pour la construction des embranchements relativement à la quelle nous constatons un manque d'énergie. Comme mon honorable ami de Richmond (M. Kyte), je puis signaler un fait spécial à ce propos pour prouver ce que j'avance. J'ai dans l'idée une région située entre Halifax et le détroit de Canso, comprenant environ 150 milles dans mon comté et qui renferme en abondance du bois, des mines, du poisson et des produits agricoles et bien que l'Intercolonial ait traversé la partie nord de cette région depuis trente ans, on n'a pas même envoyé un ingénieur dans cette région pour l'arpenter, ni un agent de l'Intercolonial pour en découvrir les ressources. Si l'Intercolonial était entre les mains d'une grande compagnie je suis certain qu'avant longtemps quelque chose aurait été fait pour donner quelques commodités de chemin de fer aux 40,000 personnes qui habitent cette région. Avec mon honorable ami de Richmond (M. Kyte), je demande: En sera-t-il toujours ainsi? Ce pays est habité depuis plus de cent années; la population qui y vit a contribué sa part des $400,000,000 que nous avons payés pour les moyens de transport de différente nature, dans ce pays, mais elle n'a pas pu partager une partie de cette dépense.

En présence de ces faits, la Chambre ne sera pas surprise quand j'insisterai pour que le Gouvernement étudie non seulement cette question d'acquérir les lignes déjà construites, mais aussi celle de construire des chemins de fer dans ces régions des Provinces maritimes qui n'ont jamais eu de voies ferrées. Je voie que cette question est plus importante que celle de s'assurer des embranchements, parce que la population qui vit le long de ces embranchements a en quelque sorte un service de chemin de fer, tandis que les gens dont je parle en sont absolument privés.

Nous avons payé des millions de dollars pour construire des canaux; nous avons dépensé d'autres millions pour creuser le Saint-Laurent; nous dépensons aujourd'hui des millions dans la construction d'un grand chemin de fer à travers le continent et ce que je discute ce soir n'est qu'une partie du grand réseau des voies de transport du Canada qui fait partie du programme du Gouvernement actuel comme il l'a été de ses prédécesseurs. Ne traitons pas cette question avec des vues étroites, n'hésitons pas à faire une dépense qui a pour but de perfectionner le réseau de l'Intercolonial, en construisant des lignes tributaires qui développeraient les régions qu'elles traverseraient et en acquérant les lignes secondaires qui alimenteraient le trafic du réseau. Si nous procédons ainsi, nous développons l'Intercolonial et en ferons ce qu'il doit être, une grande source de revenu nationale; nous exécuterons le programme que la population du pays a soutenu avec tant d'enthousiasme le 26 octobre dernier; le programme de garder le commerce canadien pour les voies de transport canadiennes et de pourvoir aux moyens de transport par le moyen desquelles le commerce pourra trouver un débouché vers la mer par les ports canadiens.

M. JUDSON BURPEE BLACK (Hants): Il se fait tard, il est prêt de minuit, mais j'espère que la Chambre voudra bien me prêter l'oreille durant quelques minutes, et d'autant plus volontiers qu'il m'arrive rarement de prendre la parole et que je n'ouvre pas la bouche à moins de penser que j'ai quelque chose à dire. Cette question de l'annexion à l'Intercolonial des lignes affluentes est une question d'un grand intérêt pour la circonscription dont je suis le représentant. Elle a de l'importance pour à peu près tous les habitants du comté de Hants, et même pour presque toute la population de l'ouest de la Nouvelle-Ecosse. Je ne me hasarderai pas à faire un discours sur cette question. Mon intention en prenant la parole était plutôt de mettre en quelque sorte un appendice à ce rapport qui m'a été remis aujourd'hui, et cela bien que le ministre des Chemins de fer ne m'ait aucunement chargé de pareille besogne. J'approuve beaucoup des choses qu'a dites l'honorable député de Westmoreland (M. Emmerson). J'approuve son programme d'annexer toutes ces lignes affluentes. J'approuverais même, ce que probablement il ne voudrait pas approuver, la proposition d'accorder des droits de circulation, sur le tronçon de l'Intercolonial qui va de Moncton à Halifax, au canadien du Pacifique, au canadien du Nord, au Grand-Tronc-Pacifique, ainsi qu'à tout autre chemin de fer qui voudra attirer le trafic du côté de la Nouvelle-Ecosse. Avant la dissolution de la Chambre, l'année dernière, le Gouvernement, à ce que j'ai compris, était favorable au projet d'annexion des lignes affluentes de l'Intercolonial, et il fut nommé une commission chargée de faire l'inspection de ces lignes et de rendre compte de cette inspection. Une fois le rapport présenté, je constatai que la commission n'avait pas fait l'inspection du chemin de fer Dominion Atlantic. Il est bon de dire que j'habite l'ancienne ville de Windsor, sur le parcours de ce chemin de fer, et surpris du silence de la commission à son égard, en dépit de l'ordre qui lui avait été donné, j'allai aux renseignements. On m'informa que les membres de la commission s'étaient adressés à l'administrateur

du chemin de fer, que celui-ci leur avait demandé une certaine somme,—somme qui ne m'a pas paru exorbitante,—pour les transporter d'une extrémité à l'autre de sa ligne. Il s'ensuivit un différend, et la commission refusa de faire la moindre inspection de son chemin. On m'a déclaré depuis, mais probablement en badinage, que le Dominion Atlantic n'était pas une affluente de l'Intercolonial. Or, si par "ligne affluente" il faut entendre un chemin de fer plus court qui se se rattache à une ligne principale, le Dominion Atlantic n'est pas seulement une ligne affluente à tous égards, mais c'est une ligne affluente plus qu'ordinaire, puisqu'elle livre son trafic à l'Intercolonial par deux exutoires: le premier est ce qu'on appelle l'embranchement de Windsor de l'Intercolonial, cédé à bail, soit dit en passant, aux termes du marché le moins pratique, qu'aucun gouvernement ait jamais conclu avec une compagnie particulière. Je suis heureux de déclarer que ce marché n'est pas l'œuvre du gouvernement actuel, mais de l'ancien gouvernement conservateur, et mon seul espoir c'est que le présent Gouvernement en 1914, ne renouvelle pas ce bail une fois expiré.

J'ai dit que le Dominion Atlantic livre son trafic à l'Intercolonial par deux exutoires; l'embranchement de Windsor, qui relie Windsor à la jonction de Windsor et l'embranchement de Midland qui relie Windsor à Truro. Serait-il à l'avantage de l'Intercolonial de faire l'acquisition de ce chemin? Je répondrai dans les termes mêmes du rapport de l'ingénieur chargé de l'entretien du chemin. Il s'exprime en ces termes: "Plus l'Intercolonial pourra se rattacher de lignes affluentes, le mieux ce sera pour l'Intercolonial; le plus de grain cela amènera au moulin." C'est l'expression dont il se sert. Je ne connais pas d'embranchement entre Montréal et Halifax qui soit en mesure d'amener plus de grain au moulin de l'Intercolonial que le Dominion Atlantic. Ce chemin de fer traverse un des plus beaux pays du Canada, une des régions agricoles les plus riches, exploitée par une population intelligente, et le chemin de fer, même sous son administration actuelle, fait d'excellentes affaires. Le chemin de fer est la propriété d'une compagnie privée, une compagnie étrangère. J'espère que personne ne se méprendra sur le sens de mes paroles; quand je dis "compagnie étrangère," je veux dire une compagnie dont les membres résident hors du Canada. Il s'agit d'une compagnie ayant son siège social à Londres, qui ne s'intéresse à la Nouvelle-Ecosse et au pays que traverse ce chemin de fer qu'en vue de tirer le plus d'argent possible de tous ceux qui l'utilisent. C'est un fait qui saute aux yeux de tous ceux qui connaissent l'administration de ce chemin de fer, et je l'ai connu depuis le jour de sa construction. La longueur de la voie ferrée est de 298 milles en tout; depuis la ville de Yarmouth à l'extrémité ouest de la Nouvelle-Ecosse jusqu'à Halifax. Au début, le chemin de fer se bornait à relier la ville d'Annapolis à celle de Windsor; ensuite, elle fit l'acquisition d'un embranchement reliant Windsor à l'Intercolonial, sur une distance de 46 milles; subséquemment elle fit l'acquisition des chemins de fer dits des "Comtés de l'Ouest," reliant Digby à Yarmouth, et aussi de ce qu'on appelait le trait d'union, qui relie Digby à Annapolis, sur une distance de 20 milles, et qui a été construit entièrement, aux frais du gouvernement canadien. Il se trouve près de $8,000,000 d'engagés dans le chemin de fer Dominion Atlantic. Suivant le rapport de 1907, ses recettes provenant du transport des voyageurs se sont élevées pour cette année à $341,981; recettes diverses et provenant du transport des voyageurs, $380,157; recettes provenant du transport des marchandises $398,413. Recettes totales, $778,571; total des frais d'exploitations, $569,985, ce qui indique un chiffre de recettes nettes de $208,586. Ce chemin de fer a transporté 334,805 voyageurs et 362,497 tonnes de marchandises.

Voilà un chemin de fer qui fait déjà des affaires excellentes, et qui serait pour l'Intercolonial une ligne affluente des plus utiles. Celui-ci, aurait tout avantage à faire l'acquisition de cette ligne, et cette acquisition serait d'un grand avantage également pour les habitants du pays que ce chemin de fer traverse. On se figure peut-être qu'à l'heure actuelle tout le trafic qui passe par ce chemin vient aboutir à l'Intercolonial, mais il n'en est rien. Il n'est pas de marchandises ni de voyageurs passant par cette ligne que cette compagnie ne détourne de l'Intercolonial s'il lui est possible de le faire. Les horaires sont disposés de telle façon que les voyageurs en quittant les trains du Dominion Atlantic, trouvent en partance des trains du canadien du Pacifique, tandis qu'au contraire les raccordements se font avec difficultés du Dominion Atlantic à l'Intercolonial. Les deux administrateurs ne s'entendent pas en ce qui regarde le transport des marchandises; elles sont constamment en difficultés l'une avec l'autre, le Dominion Atlantic travaillant toujours dans l'intérêt du Pacifique-Canadien. Les grands inconvénients dont souffrent les habitants des comtés de Yarmouth, Digby, King, Annapolis et Hants, relativement à ce chemin, c'est l'obligation où ils se trouvent de payer doubles frais, doubles taux de messagerie, sur tout ce qui est expédié de la Nouvelle-Ecosse, vers le Nouveau-Brunswick ou l'Ontario. Nos marchands et fabricants sont entravés et perdent courage. Nous avons là-bas, toutes les conditions requises pour le développement de la fabrication: nous avons de très belles chutes d'eau le long de cette ligne de chemin de

fer; nous avons la houille à proximité; nous avons tous les éléments nécessaires à la prospérité de l'industrie et de la fabrication; ce qui nous tient en arrière et nous enlève tout courage, c'est l'exploitation de ce chemin de fer par une compagnie privée. Pour le moment nous exploitons sur le parcours de cette voie ferrée des filatures de coton, fabriques de grosse toile, fonderies, fabriques de meubles, et nous expédions nos produits fabriqués jusque dans les savanes de l'Ouest en passant par l'Ontario; nous avons expédié de notre coton jusqu'en Chine. Mais nos fabricants perdent courage et ne réussissent pas comme il faudrait. La classe agricole, non plus, ne prospère pas comme elle devrait. Le cultivateur, l'arboriculteur sont contrecarrés, et je le repète, ce pays est un des plus favorables du Canada au point de vue agricole.

Certaines personnes qui se figurent notre population entièrement adonnée à la pêche côtière, seront surprises d'apprendre que sur le parcours du Dominion Atlantic il se trouve des terrains d'alluvion qui ont produit une récolte annuelle de foin, sans l'aide d'aucun engrais, depuis plus de 200 ans, depuis l'époque reculée où les Français élevèrent leurs digues et mirent ces riches fonds de terre à l'abri des empiètements de la marée. Nous avons à cet endroit tout ce qu'il faut pour constituer un pays prospère et heureux, si nous n'étions pas tellement mal partagés au point de vue des transports.

Nos usines prendraient de l'importance, notre production agricole augmenterait, n'était cette influence déprimante exercée sur le cultivateur et sur le fabricant par cette compagnie particulière qui exploite la voie ferrée. L'année dernière, nous avons expédié par la voie de ce chemin de fer pour un million de dollars seulement de pommes à destination de Londres et de Liverpool; et il se développe actuellement de jeunes vergers d'où il pourra s'exporter d'ici à dix ans pour $2,000,000 ou $3,000,000 de pommes sur les marchés étrangers. Tout ce que je demande au Gouvernement, tout ce que je demande au ministre des Chemins de fer, c'est que le Dominion Atlantic soit placé dans la même catégorie que les autres embranchements. Il devrait être l'objet d'un traitement plus favorable; mais je me bornerai à demander la même attention et les mêmes égards, et toute l'aide que la longueur de son parcours, l'importance de ses opérations, et de la population qu'il dessert méritent de lui obtenir.

M. D. H. McALISTER (King-et-Albert): Monsieur l'Orateur, il ne serait pas très sage de ma part à cette heure avancée de la nuit de parler longuement sur le sujet qui nous occupe. Il serait malheureux pour les autres membres de la députation, tant au point de vue physique qu'au point de vue mental, que le présent débat se prolongea un peu plus tard ce soir. Mais je sens qu'il ne me serait guère possible de retourner chez moi et de jouir du sommeil si je n'ouvrais la bouche, ne serait-ce que pour dire: Ainsi-soit-il. Je me considère particulièrement en droit de prendre la parole ce soir, puisqu'il se trouve dans ma circonscription quatre embranchements. Il n'est peut-être pas un seul autre député qui puisse en dire autant. Je déclare du fond du cœur, et sans aucun esprit de partisannerie, qu'à mon avis l'Intercolonial aurait avantage à s'annexer les lignes affluentes des comtés de King et Albert. Je sais que l'embranchement de Salisbury à Harvey traverse un des pays agricoles les plus avancés du Nouveau-Brunswick, et une fois acquis par l'Intercolonial, serait une affaire payante pour lui, ne lui occasionnerait aucun déficit annuellement. Un autre embranchement, le chemin de fer d'Elgin à Havelock ne produirait certainement pas de déficit. Puis nous avons l'embranchement de Saint-Martin à Hampton qui aboutit à un des lieux de villégiature des plus charmants, le village de Saint-Martin. Je n'ai pas autant d'assurance en ce qui regarde le chemin de fer de l'ancienne compagnie centrale, ou compagnie du chemin de fer et des charbonnages du Nouveau-Brunswick. Je suis prêt à faire et je ferai volontiers tout en mon pouvoir pour assurer l'adoption de ce projet dans son essence. Je suis convaincu que si cette proposition n'avait pas été débattue dans ma circonscription et si mes électeurs ne s'étaient pas rendu compte que j'en serais l'avocat enthousiaste, ils ne m'auraient pas nommé pour les représenter ici. Je n'hésite pas à dire que c'est ce qui m'a attiré la majorité que j'ai obtenue dans le comté d'Albert.

M. O. TURGEON (Gloucester): Monsieur l'Orateur, je ne voudrais pas me hasarder à cette heure tardive à utiliser les notes dont j'avais l'intention de me servir ce soir; mais je croirais manquer à mon devoir si je laissais se clore le présent débat sans dire toute l'admiration qu'a provoqué chez moi le discours vraiment remarquable prononcé ce soir par l'honorable député de Westmoreland (M. Emmerson).

Il a fait avec beaucoup d'éloquence l'historique du chemin depuis le commencement, avant la confédération. Par les chiffres et les faits qu'il nous a mis sous les yeux, il a donné la preuve qu'il traitait un sujet qu'il possède à fond et les renseignements qu'il a fournis à la Chambre et au pays, sont précieux.

J'ai surtout admiré le ton vraiment national de son discours. Il a traité la question importante de ce grand chemin de fer, du point de vue des intérêts nationaux. Il me rappelait le discours prononcé ici même, l'an dernier, par l'honorable ministre des Chemins de fer et des Canaux (M. Graham) lorsqu'il disait que son intention était de

considérer l'Intercolonial, non comme une question de clocher, comme une question n'intéressant que les Provinces maritimes, mais comme une question intéressant le Canada tout entier. Je suis certain que les paroles du ministre qui vient de la province d'Ontario ont fortement contribué, sinon à créer, du moins à fortifier le courant d'opinion plus favorable qui semble exister dans cette province.

Le grand désavantage de l'Intercolonial a été que, grâce à un concours de circonstances indépendantes de la volonté des ministres et des gouvernements, le pays ne pouvait pas attendre de grands résultats pécuniaires de l'opération de ce chemin. Comme l'ont démontré ceux qui m'ont précédé dans ce débat, les pères de la confédération et les ingénieurs éminents qui ont choisi le tracé de la voie ont compris que l'importance de ce chemin ne consistait pas dans les bénéfices pour pouvoir donner, mais dans le bien qu'il établissait entre les provinces de l'Est et les provinces de l'Ouest, pour faire du Canada une seule et grande nation.

Nous voyons aujourd'hui se réaliser ce que disait M. Joseph Howe, il y a bien des années, lorsqu'il proclamait que les grands ports de l'Atlantique n'étaient pas là pour l'avantage exclusif des Provinces maritimes mais pour aider au développement des possessions britanniques dans l'Amérique du Nord. Nous avons le témoignage du grand ingénieur Sir Sanford Fleming qui a fixé le tracé de l'Intercolonial qui a été ensuite accepté par le Parlement canadien. Il avouait que pendant un certain nombre d'années on ne pouvait pas espérer que ce chemin de fer serait exploité sans déficit, que la population des Provinces maritimes n'était pas suffisante pour assurer des bénéfices, que cette entreprise doit être envisagée, non au point de vue commerciale, mais au point de vue patriotique, dans l'influence qu'il devait exercer sur les destinées de la nation dont nous sommes si fiers et que nous espérons voir une des premières du monde avant la fin du siècle actuel.

Bien que depuis des années, les déficits se soient accumulés, il ne faut pas perdre de vue les avantages nationaux de ce chemin et son influence sur le développement du pays. Si le Parlement canadien avait adopté plus tôt le projet que conseille aujourd'hui l'honorable député de Westmoreland, il y a longtemps que les déficits auraient disparu; nous aurions des excédents de recettes et le réseau pénétrerait dans beaucoup de parties du pays, qui en sont actuellement privées. Mais le parlement ne s'est pas toujours montré équitable à l'égard de ces déficits.

Le temps est certainement venu où les conditions financières de l'Intercolonial vont changer. Les industriels de chemins de fer voient dans ce chemin, une propriété d'une grande valeur qui donnera de forts bénéfices dans un avenir rapproché. Je ne crois pas que les déficits proviennent d'un vice d'administration, et en parlant ainsi j'exonore les gouvernements précédents, de même que le Gouvernement actuel. Ces déficits étaient dus aux conditions existantes. Mais ces conditions se modifieront avec le développement du pays. La situation n'est plus ce qu'elle était. Les Provinces maritimes font partie d'un grand pays; elles sont à la veille d'un grand réveil agricol, commercial et industriel qui leur permettra d'atteindre le rang éminent qu'elles sont destinées à occuper dans la Confédération. Ce réveil aura pour effet de retenir tous ses enfants sur le sol et dans les limites de ces provinces. Un plus grande production, assurera plus de richesse chez les particuliers et une prospérité plus générale amènera plus de trafic, plus d'activité, plus de commerce, dans toutes les directions.

Dans cinq ou six ans l'Intercolonial donnera de forts bénéfices, comme les autres chemins de fer, qu'il soit exploité par l'Etat ou par une compagnie. Nous entendons quelquefois parler d'en confier l'administration à une commission. Qu'est-ce que cela nous donnerait? Une commission. C'est le travail collectif de quatre ou cinq individus. Je ne vois pas pourquoi le ministre des Chemins de fer, le sous-ministre et deux ou trois autres fonctionnaires ne nous donneraient pas une aussi bonne administration que toutes les commissions que nous pourrions nommer. J'ai confiance dans l'avenir de l'Intercolonial, et je considère que ce serait une politique de suicide, pour ce Gouvernement ou pour tout autre que de laisser croire au peuple du Canada qu'il songe à céder à une compagnie un chemin pour lequel nous avons fait tant de sacrifices et qui a produit de si beaux résultats.

J'ai dit, il y a un instant, qu'un réveil agricole, industriel et commercial se fait sentir dans les Provinces maritimes. Si nous avions suivi, dès la première année de la Confédération, les conseils de cet ingénieur éminent, sir Stanford Fleming, et si nous avions commencé immédiatement à développer les richesses des localités traversées par l'Intercolonial, nous aurions pu éviter ces déficits dès le début. Chaque pied de notre territoire contient des richesses qui doivent nécessairement être exploitées, tôt ou tard. Ces richesses qui n'attendaient que l'intelligence et l'activité des hommes pour se livrer, sont enfin exploitées et nous constatons que tout le territoire traversé par l'Intercolonial renferme des richesses dont l'exploitation fournira un énorme trafic à ce chemin.

Je ne veux pas fatiguer la Chambre avec des citations, d'autant plus qu'il y a deux ans, j'ai déjà traité cette même questions et que j'ai insisté auprès du Gouvernement pour qu'il fasse l'acquisition de ces lignes dont les propriétaires n'ont pas

suffisamment de capitaux pour les exploiter avec avantage et comme elles pourraient l'être si elles faisaient partie d'une ligne mère.

Si nous avions suivi cet autre conseil de sir Sanford Fleming, si nous avions établi un service postal rapide entre l'Irlande, Saint-Jean de Terre-Neuve, et la côte du Nouveau-Brunswick, où la navigation est ouverte jusqu'au 15 janvier, je n'ai aucun doute que nous aurions évité tous ces déficits qui se sont accumulés d'année en année. J'ai encore l'espoir que cet homme éminent, bien que très âgé, vivra assez longtemps pour voir son rêve réalisé.

On a prétendu qu'une faute avait été commise lors du choix du tracé de l'Intercolonial. Il n'y a pas de doute que sans le regrettable traité d'Ashburton qui nous a privé d'une partie de notre territoire, nous aurions adopté un autre tracé. Mais il ne pouvait pas en être question. En choisissant la rive nord, les pères de la Confédération voulaient favoriser le développement de la vallée de la Matapédia et de la Gaspésie. Si en 1882 et 1883, au lieu de subventionner une compagnie pour construire un chemin de fer, le Gouvernement l'avait construit lui-même, depuis Matapédia jusqu'au bassin de Gaspé, il aurait épargné à cette population tous les ennuis et les pertes qu'elle a eu à subir de la part d'une compagnie incapable de remplir ses obligations, et aujourd'hui cette région serait dans un état de grande prospérité.

C'est à vous monsieur l'Orateur et à l'honorable ministre des Postes qui représente cette population, que j'adresse cette remarque. Ce service se ferait aujourd'hui par la rive nord. Mais en dépit de toutes les erreurs commises, je maintiens que la meilleure politique à suivre est encore une politique de développement et de progrès. Cette politique, on l'a appliquée à tout le pays sauf à l'Intercolonial, mais j'espère qu'à l'avenir, le Gouvernement déploiera la même activité et la même énergie dans la région traversée par ce chemin et lui donnera le service dont elle a besoin. Cela aurait pour effet de stimuler de nombreuses industries, grandes et petites, qui fourniraient à l'Intercolonial un trafic considérable et le mettrait dans la situation la plus enviable, au triple point de vue financier, commercial et patriotique. Nous possédons sur le littoral nord du Nouveau-Brunswick des richesses probablement inconnues des Canadiens, inconnues certainement de la population de l'Ouest, et insuffisamment connues d'un grand nombre de députés d'Ontario et même de nos bons voisins de la province de Québec. Ces richesses sont d'une valeur inappréciable et dans quelques années cette région prendra rang à côté des parties les plus riches du Canada.

M. O. TURGEON.

Outre les millions que cette population industrieuse retire du fond de la mer, nous avons d'énormes quantités du plus beau minerai de fer, je ne dirai pas du Canada, mais de l'Amérique. Nous avons actuellement à Bathurst, un syndicat anglais, affilié à un syndicat canadien, qui possède les plus riches mines de fer de ce continent. Dans quelques semaines, peut-être dans quelques jours, ce syndicat commencera la construction d'un chemin de fer allant de la mine à l'Intercolonial à Bathurst. Après avoir fait un examen complet de la mine, il expédiera son minerai à différent endroits le long de l'Intercolonial ce qui fournira un trafic considérable au chemin de fer et permettra à notre population de vivre dans l'aisance, comme cela devrait être dans un pays comme le nôtre.

Tout le monde devrait être à l'aise dans ce pays, tout le monde devrait pouvoir trouver de l'ouvrage, au lieu d'être obligé de s'expatrier. L'esprit d'entreprise de notre population recevra un stimulant par la création de ces industries et l'exploitation de ces mines. Ces industries égaleront certainement en importance les plus grandes du genre au Canada.

Je prétends donc qu'il est temps que le Gouvernement s'occupe activement des intérêts de la population le long de l'Intercolonial, ne perdant pas de vue que ce chemin n'est pas exploité dans l'intérêt exclusif des Provinces maritimes, mais aussi dans l'intérêt direct de la province d'Ontario.

Si la construction de ce chemin de fer a apporté le bien-être et la prospérité au sein des populations des provinces de l'Est, elle a aussi contribué à enrichir les fermiers et les industriels de l'Ontario. Voilà pourquoi le Gouvernement est tenu d'étudier avec le soin le plus minutieux la question de l'amélioration du service de cet important réseau, pourquoi nous devons compter que nos concitoyens de l'Ouest de la province d'Ontario feront à ce projet l'accueil favorable auquel il a droit.

En ces dernières années, on a fait plus de cas de l'Intercolonial que par le passé. Comme le disait mon honorable collègue de Westmoreland (M. Emmerson), nous ne demandons pas au Gouvernement de se hâter de faire l'acquisition de ces embranchements, mais nous prétendons qu'il serait sage de le faire dès que la situation financière le permettra. Il importe tout d'abord que le Gouvernement s'enquière de la situation des embranchements en question. J'admets volontiers qu'il s'en trouve dont, à première vue, la situation ne paraîtrait pas bien brillante aux yeux d'un expert en matière de chemins de fer.

Si je me rappelle bien, l'honorable ministre des Chemins de fer disait l'an dernier que s'il était président d'une compa-

gnie exploitant l'Intercolonial, son premier soin serait de chercher à acquérir tous les embranchements qui lui sembleraient devoir être de quelque avantage à ce chemin de fer. Qu'il le fasse donc tout de suite ou dès que la situation financière du pays le lui permettra. Mon comté n'est pas, comme celui de mon excellent ami de King et Albert (M. McAlister), doté de quatre embranchements; il n'y en existe qu'un seul, mais je dois dire que c'est incontestablement le meilleur de tous ceux qui se raccordent à l'Intercolonial . . . (rires).

Je le dis sérieusement, monsieur l'Orateur, car nul n'ignore qu'entre Bathurst et Caraquet, Shippogan et Tracadie se trouve une population de plus de 20,000 âmes au sein de laquelle se recrutent les pêcheurs de Gloucester qui, chaque année, apportent sur la côte pour $1,500,000 de poisson, ce qui est autant d'ajouté au trafic que fournissent à l'Intercolonial l'exploitation forestière, les carrières de pierre à meules et l'industrie métallurgique, qui deviendra nécessairement l'une des plus importantes du Dominion.

M. W. S. LOGGIE (Northumberland): Comme il se fait tard, je n'abuserai pas longtemps de la bienveillance de la Chambre. Que l'on me permette tout d'abord de féliciter bien cordialement l'auteur du projet de résolution (M. Emmerson), qui vient de prononcer à l'appui de sa proposition un discours aussi éloquent que bourré de logique. C'est avec le plus vif plaisir que j'approuve en tous points les observations que mon honorable collègue a faites sur ce sujet qui lui est si familier.

Il a commencé par nous reporter aux jours où la population des Provinces maritimes devait faire ses achats dans les Etats de la Nouvelle-Angleterre: et je me rappelle fort bien qu'à l'époque où je montai mon ménage, à Chatham, mes meubles furent achetés à Boston et transportés à bord d'une goélette. Que l'on compare les conditions présentes du commerce à ce qu'elles étaient autrefois: quelle énorme différence ne constatera-t-on pas? Au lieu de nous venir des Etats de la Nouvelle-Angleterre, les marchandises dont nous avons besoin nous sont fournies par les provinces d'Ontario et de Québec, au grand avantage des fabricants de ces provinces industrielles.

Comme mon honorable collègue (M. Emmerson), je suis d'avis que les Provinces maritimes ne sont pas seules à bénéficier des tarifs modérés qui prévalent sur l'Intercolonial, mais qu'il y a avantage mutuel en ce que les producteurs de l'Ontario partagent ce même avantage. Je me déclare favorable au projet de résolution comme je partage de tout cœur les sentiments exprimés par mon honorable collègue de Guysborough (M. Sinclair), qui n'est pas seulement en faveur de l'acquisition des embranchements et de leur exploitation par l'Etat, mais qui demande en outre que l'on favorise le développement des parties des Provinces maritimes qui ne sont pas encore dotées de voies ferrées et qui, s'il en était autrement, fourniraient un aliment considérable au trafic de l'Intercolonial. Je tiens surtout à rappeler qu'il se trouve en mon comté deux endroits où des gens sont établis depuis un siècle, deux endroits susceptibles d'alimenter le trafic dans une large mesure, mais qui ne sont encore dotés d'aucune voie ferrée.

Je prie le ministre des Chemins de fer de ne pas perdre de vue la pétition parvenue à son ministère depuis un certain temps, où l'on demande au Gouvernement de vouloir bien mettre à l'étude la question du prolongement d'un embranchement à partir d'un point près de Newcastle jusqu'à Tabusintac. Tous ceux qui connaissent la vallée du Miramichi savent que cette partie du pays est des plus riches et que vers l'embouchure du fleuve, à 15 ou 20 milles de toute station de chemin de fer, la pêche est très abondante. J'appelle l'attention du ministre sur une autre pétition qui se trouve à son ministère depuis de longues années et par où l'on demande le prolongement de l'Intercolonial depuis Indiantown jusqu'à Red-Bank, soit sur une longueur de 8 milles à travers la péninsule, entre les deux bras du fleuve, où l'on voit actuellement une importante scierie, et cette partie de mon comté est un riche pays agricole. Bien qu'il soit colonisé depuis un siècle, ce district est encore dépourvu de chemin de fer.

Je ferai observer que si ces embranchements étaient réunis au réseau de l'Intercolonial, le transport des marchandises pourrait s'effectuer sans transbordement. Les deux stations de Chatham et de Loggieville fournissent à elles seules 200 chargements de wagon de poisson; à l'époque où le chemin de fer de l'Est du Canada appartenait à une compagnie privée, ce poisson était transporté à Frédéricton où il prenait ensuite la ligne du Pacifique-Canadien. Aujourd'hui, l'Intercolonial, au lieu de transporter ce poisson à raison de 10 cents les 100 livres de Chatham à Frédéricton, se fait payer 13 cents les 100 livres pour le même parcours et s'arrange pour se faire payer le tarif local quand on ne le charge pas du transport d'entier parcours. La conséquence est que les marchandises prises à Chatham et à Loggieville doivent suivre la longue route de l'Intercolonial au lieu de passer par Frédéricton pour y être transbordées sur les wagons du Pacifique-Canadien.

Ceci démontre que chaque embranchement de chemin de fer est grandement intéressé à l'acheminement du trafic qu'il fournit lui-même. Ainsi, les marchandises que le chemin de fer de l'est de Kent recueille à Rexton et à Richibouctou sont

d'abord transportées à Kent-Junction, d'où on les achemine vers Saint-Jean pour les confier ensuite au Pacifique-Canadien, tandis que si cet embranchement appartenait à l'Intercolonial et qu'il fût libre d'acheminer à son gré les marchandises recueillies sur son parcours, il pourrait les faire rendre à Montréal en bénéficiant du tarif d'entier parcours.

J'approuve de tout cœur les observations de l'auteur du projet de résolution et me plais à espérer que le jour n'est pas éloigné où la situation financière du pays nous permettra d'acquérir, de bien outiller, de tenir sur un pied convenable les lignes tributaires de l'Intercolonial et de construire là-bas de nouveaux embranchements qui, en y stimulant le commerce et l'industrie, fourniront un nouvel aliment au trafic.

M. WM CHISHOLM (Antigonish): Vu que l'heure est avancée, je n'élève la voix que dans le dessein de déclarer que j'approuve les conclusions du projet de résolution. Si j'en saisis bien la portée, il n'oblige en aucune façon le ministère à acquérir ces lignes d'embranchements; il signifie seulement que, lorsqu'il sera sage et de l'intérêt bien entendu de la nation et de l'Intercolonial d'acquérir ces embranchements, le ministère aura l'assentiment du Parlement, s'il prend cette décision.

Bien que j'approuve le projet d'acquérir ces lignes tributaires, je suis d'avis que le point le plus important est de prolonger l'Intercolonial jusqu'aux régions où règne une situation qui justifie ce prolongement. Un exemple me vient en l'idée. J'ai des photographies que je me propose de montrer au ministre des Chemins de fer quand l'occasion s'en présentera et je pourrai le convaincre, je crois, que si nous ne possédons pas un Cobalt, nous avons un territoire qui lui ressemble beaucoup. Lorsque l'occasion sera favorable, j'insisterai auprès de lui sur l'opportunité d'établir un embranchement de Merigomish à Antigonish, en passant par Arisaig et en se dirigeant de là vers Country-Harbour.

Je saisirai probablement l'occasion de mettre ce projet sur le tapis dans la discussion en comité des subsides.

L'hon. GEO. P. GRAHAM (ministre des Chemins de fer et des Canaux): Monsieur l'Orateur, je suis certain que la discussion très utile qui a eu lieu ce soir, a intéressé tous les membres de la Chambre, non seulement la députation des Provinces maritimes, mais aussi ceux d'entre nous qui habitent en d'autres parties du Canada. Même si j'en avais le loisir, j'appréhenderais de traiter ce sujet après le discours éloquent et habile que vient de prononcer le représentant de Westmoreland. Il a beaucoup étudié ce problème. Il a même étudié la question plus importante des transports avec un zèle dont aucun autre membre de la Chambre n'a probablement fait preuve. Sa connaissance parfaite de la situation dont il a témoigné ce soir, démontre qu'il ne s'est pas empressé de tirer ses conclusions qui sont le fruit d'une étude attentive aussi bien qu'impartiale, à mon sens.

De semblables débats dans cette enceinte doivent intéresser tout le Canada. Parfois, ils n'atteignent pas le but auquel nous tendons dans le moment même, mais ils répandent une somme de renseignements qui engagent le public à envisager avec une plus grande largeur de vue les problèmes qui nous concernent tous. J'ai surtout été frappé des largeur d'idées de mon honorable ami. Loin de signaler les conclusions qu'on pourrait tirer au point de vue des intérêts de clocher, il a réprouvé cette conduite et il a traité son sujet au point de vue plus large du transport de tous les produits du lieu de production aux foyers de consommation, ce qui est de l'intérêt de tout le Canada et ne concerne, en particulier, aucune partie distincte du pays.

Je n'ai pas pris la parole dans le dessein de traiter cette question ce soir. On ne saurait en disposer à la légère, car elle intéresse vivement l'Ouest ainsi que l'Est.

Si mon honorable ami y consent, je ne ferai pas, ce soir, de déclaration au nom du cabinet, mais lorsque je parlerai de l'Intercolonial, comme il est d'usage de le faire au moment d'entreprendre l'étude du budget, je ferai connaître l'attitude du ministère sur cette question et sur tous les autres problèmes qui se rattachent à l'Intercolonial.

Je propose donc que la suite du débat soit renvoyée à la prochaine séance.

L'hon. M. FIELDING propose que la séance soit levée.

L'hon. M. HAGGART: Quelles affaires le ministère mettra-t-il en discussion demain?

L'hon. M. FIELDING: La Chambre se formera en comité des subsides et le ministre de la Milice fera des déclarations concernant le budget de son département.

(La motion est adoptée, et la séance est levée à minuit et vingt minutes, mardi matin.)

CHAMBRE DES COMMUNES.

Mardi, 9 mars 1909.

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

NOMINATIONS DANS LES COMITES PERMANENTS.

Le très hon. sir WILFRID LAURIER (premier ministre) propose que le nom de

M. Gordon soit substitué à celui de M. Boyce sur le comité des mines et minéraux, et que le nom de M. Boyce soit substitué à celui de M. Gordon sur le comité des forêts, voies fluviales et puissances hydrauliques.

(La motion est adoptée.)

DEPOT D'UN PROJET MODIFIANT LA LOI SUR LA FALSIFICATION DES DENREES ALIMENTAIRES.

M. J. A. SEXSMITH (Peterboro-est) demande à déposer un projet de loi (n° 100) tendant à modifier la loi relative à la falsification des denrées alimentaires.

—Monsieur l'Orateur, le but de ce projet de loi est de protéger les cultivateurs et les autres citoyens contre la vente d'aliments qui ne valent comparativement rien. Nous ne connaissons pas comment établir la différence entre ces aliments et d'autres d'une valeur excellente. Quand ce bill sera soumis en seconde délibération, j'en expliquerai les détails, et j'espère établir parfaitement la nécessité de ce projet de loi.

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

DEPOT D'UN PROJET DE LOI MODIFIANT LE CODE CRIMINEL.

M. T. J. STEWART (Hamilton-ouest) demande à déposer un projet de loi (n° 101) tendant à modifier le Code criminel.

—Le but de ce projet de loi, monsieur l'Orateur, est d'atteindre cette classe de gens dont la présence est peu désirable au pays, qui parcourent ce dernier et qui sont une cause de dangers et d'ennuis sérieux. La loi défend le port d'armes de toute sorte, mais elle ne contient pas de disposition pouvant nous permettre de nous assurer si ces errants dans nos campagnes ne portent pas sur eux des armes, et contrairement à la loi. Je voudrais qu'on modifiât le Code criminel, de façon à permettre qu'on fouille une personne soupçonnée de porter des armes qu'il cache.

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

DEMANDE D'INFORMATIONS.

M. LENNOX (Simcoe-sud): Avant qu'on passe à l'ordre du jour, je désire demander à nouveau au ministre des Travaux publics quand il pourra déposer sur le bureau l'état qui se rapporte à la circonscription électorale de Bonaventure. Le 1er février, l'ordre nécessaire fut donné de préparer ce document, et depuis, à deux reprises différentes, on m'a fait des promesses sur lesquelles je pouvais compter, disait-on, mais rien n'a encore été fait pour les remplir. Nous avons besoin de ces états qui nous serviront au cours de cette session. Lorsque nos adversaires font allusion aux retards occasionnés dans le travail de la session, je me demande s'il existe un moyen plus certain de prolonger cette dernière que de retarder ainsi longtemps le dépôt d'états importants. Le travail de la Chambre se trouve suspendu.

Le dépôt d'un grand nombre de documents doit être retardé, puisqu'il faut six ou sept semaines pour préparer l'état que j'ai demandé. Il est grandement temps que ce document soit déposé. A la rigueur je pourrais m'en dispenser, mais je dois dire qu'on a eu tout le temps voulu pour préparer cet état.

L'hon. M. PUGSLEY: A différentes reprises j'ai demandé au sous-ministre la raison du retard occasionné dans le dépôt de ces états. Il m'a informé qu'on travaillait à la préparation de ces documents avec toute la diligence possible. Je regrette que dans mon département nous devions nous contenter des services du personnel ordinaire, vu que nous n'avons pas de salle pour y loger des commis surnuméraires pendant la session; de plus la loi nous défend de payer un supplément aux commis qui travaillent après les heures de bureau. Nous faisons pour le mieux dans ces circonstances-là. J'ai parlé hier de ces états et je verrai à ce qu'ils soient déposés le plus tôt possible. Cette observation s'applique également à tous les autres états.

L'hon. M. FOSTER: J'espère qu'elle comprend les états dont dont j'ai demandé le dépôt; la Chambre a ordonné ce dépôt.

L'hon. M. PUGSLEY : Oui.

L'hon. M. FOSTER : Il s'en trouve quelques-unes dont la préparation n'exige pas beaucoup d'ouvrage.

L'hon. M. PUGSLEY: Sauf qu'il faut les préparer au fur et à mesure.

L'hon. M. FOSTER : Cela signifie que chaque membre de la Chambre—et nous sommes 220 ici—aura son tour.

ENQUETE SUR LE MINISTERE DE LA MARINE.

M. R. L. BORDEN: Avant l'appel de l'ordre du jour, je veux demander au premier ministre quand il espère pouvoir faire connaître à la Chambre l'attitude que le Gouvernement se propose de prendre relativement au rapport de M. le juge Cassels, s'il a décidé d'agir. Le premier ministre se rappellera que jusqu'à présent on n'a fourni aucun renseignement à la Chambre sur cette question. Je n'insiste pas pour

obtenir une réponse aujourd'hui même, mais je fais simplement observer l'opportunité de fournir quelques renseignements sommaires à la Chambre.

Sir WILFRID LAURIER: Le conseil s'est occupé de cette question, et je crois pouvoir annoncer à la Chambre, à une séance quelconque de la semaine prochaine, la décision finale à laquelle nous en serons arrivés.

LEGISLATION RELATIVE AU GRAND-TRONC-PACIFIQUE.

M. R. L. BORDEN: Vu le paragraphe publié dans les journaux hier, je demanderai si le Gouvernement se propose de déposer, au cours de cette session, un projet de loi relatif au Grand-Tronc-Pacifique? Dans l'affirmative, quand pouvons-nous espérer l'annonce de ce projet de loi?

L'hon. W. S. FIELDING (ministre des Finances): Tout projet de loi de cette nature qu'on se proposera de déposer sera inscrit presque immédiatement au feuilleton de la Chambre.

OBSERVATIONS SUR LA LOI RELATIVE AUX PRIMES ACCORDEES AU SOLDATS QUI ONT SERVI DANS LE SUD-AFRICAIN.

L'hon. M. FIELDING propose que la Chambre se forme en comité des subsides.

M. LENNOX (Simcoe-sud): Monsieur l'Orateur, avant que la Chambre se forme en comité des subsides, je veux attirer l'attention du ministre de l'Intérieur sur un détail de la loi relative aux primes accordées aux volontaires qui ont servi dans le Sud-Africain. Cette loi veut qu'une gratification en terre soit faite aux volontaires, ou en cas de décès depuis la date de l'enrôlement jusqu'à une autre date fixée à son représentant légal. Je me suis informé au département au sujet de l'émission de certaines concessions de terrain; il semble exister un peu de confusion sur ce point. Je crois qu'il serait facile de perfectionner les règlements. La première réponse que reçoivent ceux qui présentent des requêtes pour obtenir ces concessions, leur dit si je ne me trompe, qu'ils doivent prouver la validité d'un testament ou la durée de l'administration, dans le cas des volontaires décédés. Dans la plupart des cas, ces volontaires n'avaient pas d'immeubles; c'étaient généralement des jeunes gens qui ne possédaient absolument rien, et, dans la plupart des cas, ils n'ont pas fait de testament. La loi d'Ontario contient une disposition relative à l'administration de la succession, mais on me dit que la loi de la province de Québec ne contient rien à cet effet. Quand la possession est vacante, quand il n'y a pas d'héritier, on nomme, d'après ce qu'on me dit, un curateur qui prendra soin de cette succession. Quand il s'agit d'héritiers ordinaires majeurs, ils peuvent administrer eux-mêmes la succession; s'il s'agit de mineurs on leur nomme un tuteur, mais les choses ne se passent pas ainsi ordinairement dans cette administration. J'ai parlé d'un cas qui s'est passé à Montreal, l'autre jour et l'un des fonctionnaires du département m'a informé que cet état de choses se produisait parce qu'il fallait administrer les biens en question, dans les cas qui se produisent dans la province de Québec.

Le fonctionnaire avait informé la partie intéressée que cette administration était nécessaire, mais s'est aperçu qu'en même temps il ne pouvait y avoir d'administration. Un point sur lequel je veux appeler l'attention du ministre: quand un jeune homme n'ayant pas encore atteint l'âge de majorité s'est enrôlé et s'est fait tuer dans le Sud-Africain, n'a laissé ni testament ni succession, il me semble que c'est occasionner des dépenses inutiles aux parties intéressées que de les obliger à demander, dans l'Ontario, par exemple, le pouvoir d'administration dans un cas de ce genre. De fait, il y a beaucoup de difficultés à surmonter avant d'obtenir cette administration, parce qu'on n'administre que des successions qui existent, et que dans ce cas-ci il n'y en a pas.

Il est toujours possible d'éviter la difficulté en disant qu'il possédait ses vêtements ou autre chose semblable, mais en réalité, la succession est nulle. Je proposerai que dans les cas de ce genre, si le bénéficiaire d'une concession meurt avant l'adoption de la loi, et avant même qu'on ait commencé à lui transférer l'immeuble qui lui était destiné, c'est le département qui devrait, du commencement à la fin, administrer cette gratification. Une déclaration serait signée désignant les personnes ayant droit à cette succession, et cette succession leur serait transmise, ou bien, comme il arriverait dans la plupart des cas, elles transféreraient leur droit à une seule personne; par exemple, quatre ou cinq frères abandonneraient leur titre en faveur d'un seul frère, ou du père ou de la mère, à qui la succession écherrait. Il me paraît absolument inutile de placer les parties dans la nécessité d'encourir les frais d'une tutelle, quand elles peuvent gérer elles mêmes la succession.

Un des fonctionnaires de service m'a dit qu'un jour une femme avec son fils vinrent au département et déclarèrent qu'ils

étaient les seuls bénéficiaires attitrés de la gratification, mais on découvrit par la suite qu'un autre fils, un autre frère, vivait aux Etats-Unis. Ceci pourrait d'ailleurs facilement se produire en s'adressant pour obtenir l'acte de tutelle, car il est tout aussi possible de tromper la cour des tutelles que le département. Ce que je suggère au ministre, afin d'éviter des frais et de parvenir directement au but, c'est que dans le cas où le bénéficiaire meurt avant l'adoption de la loi et qu'en conséquence, la concession ne lui est pas dévolue, mais à ses héritiers légaux, et que ces héritiers légaux ont atteint l'âge de 21 ans révolus, la succession de cet immeuble devrait être réglée sans l'intervention de la cour des tutelles.

Nul doute que le ministre s'est efforcé de la rendre ausi efficace que possible, et nul doute aussi qu'il a éprouvé beaucoup de difficulté pour y arriver. J'ai pensé qu'il était à propos de porter cette question à l'attention de la Chambre, afin que le département ne soit pas à blâmer si, après avoir adopté une proposition dans le genre de la mienne, il arrive que de fausses déclarations ou autre chose semblable soient faites.

L'hon. M. OLIVER: Je suis heureux que l'honorable député ait saisi la Chambre de cette question. Bien que les exemples qu'il cite ne sont pas nombreux, ils se produisent cependant, et nous ne pouvons pas les laisser passer. Le député se protège en exigeant que les héritiers légaux soient désignés par les tribunaux ou les autorités légales de la localité plutôt que par lui-même. Je crois qu'il est préférable, pour toutes les parties concernées, que nous suivions encore, dans les limites raisonnables, cette même ligne de conduite. D'un autre côté, je ne doute pas que ce serait véritablement un inconvénient, dans des cas comme celui que l'honorable député vient de citer, de continuer à imposer notre manière de voir. Je ne veux pas que l'honorable député ni la Chambre croient que c'est le désir du Gouvernement de créer des obstacles ou quelque autre inconvénient évitable pour empêcher ceux qui ont droit d'obtenir le plus de bénéfice possible. Je suis heureux que l'honorable député ait porté cette question à l'attention de la Chambre, afin que celle-ci sache quelles difficultés nous avons à surmonter, et qu'elle reconnaisse, lorsque nous jugeons à propos, dans l'intérêt des bénéficiaires de gérer directement une concession, que nous avons bien agi, ou que nous avons fait notre possible dans les circonstances.

M. D. HENDERSON (Halton): Je suis heureux que l'honorable député de Simcoe-sud (M. Lennox) ait soulevé cette question. J'ai eu moi-même occasion, il y a quelque temps, de soumettre au département une demande presque semblable à celle dont il vient de parler. Un jeune homme de mon comté est allé prendre du service dans l'armée en Sud-Africain. Malheureusement, il tomba malade et mourut, et son corps est inhumé en Afrique. Il laissait son père, sa mère et cinq frères et sœurs. Quand je fis ma demande, on me répondit que je serais forcé de m'adresser à la cour des tutelles. Le père est mort dans l'intervalle, et les survivants sont tous en âge. Il me semble que si tous les membres de la famille cédaient leur droit à un seul d'entre eux, et que celui-ci faisait la demande, le département n'éprouverait aucune difficulté, aucun embarras, et ne courrait aucun risque. Au besoin une déclaration sous serment serait faite pour établir que ces parents sont réellement les seuls héritiers légaux.

Il est regrettable que le département juge à propos d'imposer aux familles de ces volontaires les frais d'une demande en tutelle. Chaque démarche entraîne une dépense, et la gratification, après tout, est si peu élevée que si vous en réduisez la valeur, en infligeant ces frais de tutelle, vous faites, pour employer une expression triviale, ce qui est absolument inutile.

Si le Gouvernement juge à propos de donner une gratification aux parents d'un volontaire qui a sacrifié sa vie pour l'empire, je dis sans ambage: Donnez-la lui, mais n'infligez pas plus de dépenses qu'il ne faut aux parents pour l'obtenir. J'espère que le ministre modifiera la règle de son département qui exige, je crois, qu'une demande soit adressée dans tous les cas à la cour des tutelles, et qu'il n'insistera pas sur cette formalité, quand le défunt n'a pas laissé de testament, et que la question de la succession n'offre pas de difficulté ou que la preuve peut être établie sans aucun doute. Il est parfois des cas difficiles. Il est possible qu'un jeune homme soit parti sans laisser de biens, rien qui vaille une demande de tutelle, et comme la concession de cet immeuble ne peut être invoquée comme motif d'une telle demande, il résulte certaines difficultés. Le ministre devrait appliquer moins rigoureusement cette règle, et traiter chaque cas selon ses circonstances particulières, au lieu de poser une règle inflexible pour tous les cas.

M. J. W. DANIEL (Cité de Saint-Jean): J'appuie avec plaisir les observations de l'honorable député (M. Lennox) qui a soulevé cette question. J'ai eu l'avantage, depuis, une semaine environ, de présenter six ou sept cas au département de l'honorable ministre de l'Intérieur, où les secrétaires-légistes durent remplir certaines formalités avant d'obtenir l'autorisation voulue. Une des circonstances les plus re-

grettables au sujet de ces cas, c'est que les personnes qui cherchaient à faire approuver leur demande, ont été laissées dans l'ignorance, depuis le mois d'octobre dernier jusqu'à dix jours passés environ, des formalités à remplir auprès du département afin de pouvoir établir leur droit. Je dois dire toutefois, qu'après avoir vu le sous-ministre, je n'éprouvai plus aucune difficulté et ces personnes reçurent une lettre à l'effet qu'elles seraient obligées de s'adresser à la cour des tutelles pour toucher aux biens du défunt.

Comme on l'a dit ici cet après-midi, beaucoup de ces personnes n'ont pas les moyens de faire remplir cette formalité qui coûte, je crois, à Saint-Jean, $40 au moins, et qui est nécessaire pour faire droit aux exigences du département de l'Intérieur. Je ne suis pas avocat, et je suis incapable, par conséquent, de formuler aucune proposition, mais le ministre a tout un personnel de juristes dans son département, et je crois qu'il rendrait justice à ces personnes s'il adoptait tels règlements qui pussent les soulager de l'obligation de dépenser au moins $40 pour obtenir la nomination d'un tuteur. Ce serait un acte de justice quand même, et il faciliterait les moyens à une classe méritoire de personnes de se faire donner ce qui leur revient de droit.

H. GUTHRIE (Wellington-sud): J'appellerai l'attention du ministre sur une autre question qui se rapporte à la loi concernant la gratification aux volontaires. Je ne parle pas des volontaires défunts, mais de ces volontaires qui ont été si gravement blessés qu'ils sont incapables de se conformer aux devoirs prescrits aux concessionnaires d'un homestead, et qui s'appliquent en vertu de la présente loi et du présent règlement. Je rappelerai le cas de deux volontaires du comté que j'ai l'honneur de représenter, deux jeunes gens qui ont eu le malheur d'être gravement blessés à l'engagement de la rivière Hart, l'un, le sergent Wilkinson, qui a perdu le bras droit et l'œil gauche; l'autre, le caporal Minchin, qui eut le poumon traversé par une balle, et reçut d'autres blessures graves. Ils sont physiquement incapables tous les deux de remplir le règlement prescrit aux inscrits de homesteads. On peut alléguer qu'il leur reste l'alternative de vendre leur concession ou d'acheter du scrip. C'est vrai, mais s'il est connu que ces jeunes gens ou d'autres comme eux sont incapables de se conformer au règlement, ils sont forcés de vendre, et de vendre à sacrifice. Je proposerais que les volontaires qui sont physiquement incapables à cause des maladies contractées ou des blessures reçues à la guerre d'Afrique, de se conformer au règlement, en soient exemptés. Je crois que c'est une décision louable et convenable à prendre, et que le

règlement ou la loi sera modifié dans ce sens.

M. T. W. CROTHERS (Elgin-ouest): Il est une autre chose encore, sur laquelle il convient, je crois, d'appeler l'attention du ministre. C'est la règle, dans son département, si je ne me trompe, d'exiger l'approbation du testament ou de l'acte de tutelle d'un concessionnaire de homestead, par le tribunal du district judiciaire du lieu de l'inscription. Je sais un cas où un inscrit avait rempli toutes les prescriptions voulues pour entrer en possession d'un homestead, mais il mourut dans Ontario où il avait des biens, et où il fit son testament. Le testament fut ratifié dans une des cours des tutelles d'Ontario. Le département exigea la signification d'une copie ou de l'original même de l'acte de ratification. C'était à mon avis, une erreur de la part du département. Tout de même, l'avis fut donné plus tard, qu'il faudrait engager un avocat à Saskatoon pour établir, dans la région où est situé le homestead, l'authenticité d'un testament déjà établie devant un tribunal d'Ontario. Je ne vois pas de raison valable à l'appui de cette démarche. Il me semble que le témoignage d'une cour d'Ontario qu'un testateur a fait un testament en vertu duquel l'immeuble du père est dévolu au fils, devrait suffire au département pour le justifier d'émettre l'autorisation voulue en faveur du fils, en supposant que tous les conditions d'établissement ont été remplies, et dans ce cas-ci, je crois, qu'il n'y avait pas de doute de ce côté. Je ne vois pas l'utilité d'exiger les frais d'une nouvelle ratification du testament dans le district où se trouve l'inscription.

Il y aurait une certaine raison pour cela si c'était le gouvernement de la province qui accordait le titre, mais c'est le gouvernement fédéral qui le donne, et la déposition faite devant un tribunal d'une des provinces devrait suffire pour prouver que le testament existe, et cette preuve devrait être suffisante pour permettre d'accorder le titre de la terre.

M. J. HERRON (Macleod): Je ne veux pas répéter les arguments qui ont été si bien exposés par l'honorable député de Wellington-sud (M. Guthrie), au sujet des volontaires sud-africains, et je concours entièrement dans tout ce qu'il a dit. Je connais un cas ou deux où les volontaires sont devenus complètement invalides et incapables de faire les travaux nécessaires sur un homestead, et je crois que le Gouvernement agirait bien et serait approuvé par la population en général s'il accordait ces patentes des terres sans obligation de remplir les conditions d'établissement. Je crois que le pays appuiera le ministre et le Gouvernement qui feraient cela. Je serais heureux de voir adopter un règlement qui permet-

trait à ceux qui sont devenus invalides par suite des fatigues endurées pendant la campagne sud-africaine, d'obtenir leur homestead sans être obligés de remplir les conditions d'établissement exigées par l'administration.

M. J. H. COWAN (Vancouver): Je veux appeler l'attention du ministre sur le fait que les restrictions contenues dans la loi concernant les primes aux volontaires sont si nombreuses et si onéreuses qu'elles suffisent pour faire un non-sens du titre même de la loi. Je veux appeler l'attention de la Chambre et du ministre sur le fait que le département a ajouté encore d'autres restrictions à cette loi. Prenez par exemple, l'article 2 du "Volunteer Bounty Act" qui dit que l'octroi sera en terres du Gouvernements sujettes à l'inscription.

Si l'on regarde ensuite à l'article 3 de la loi des terres fédérales on verra que les terres disponibles sont situées dans les provinces du Manitoba, de la Saskatchewan et de l'Alberta, et qu'il y a en outre trois millions d'acres de terre dans la région de la rivière à la Paix, dans la Colombie-Anglaise, dont une partie dans les territoires. Mais un règlement du département empêche les volontaires, qui ont droit, d'une autre manière de bénéficier de la loi générale, de choisir leurs terres dans la rivière à la Paix dans la Colombie-Anglaise, bien que l'article 13 de la loi des terres fédérales, mis en regard de l'article 2 de la loi relative à la gratification des volontaires, leur donne ce droit. Je crois que les restrictions de cette dernière loi sont suffisantes pour que le département n'en ajoute pas d'autres. L'effet de ces règlements est qu'un volontaire demeurant dans la Colombie-Anglaise est obligé de s'expatrier de sa province avant de pouvoir jouir du bénéfice de la loi. Telle n'a jamais été l'intention du législateur. Son intention était certainement de permettre aux volontaires de la Colombie-Anglaise de prendre des terres dans la Colombie-Anglaise. Il est vrai que par un article de la loi des terres fédérales, la zone de quarante milles n'est pas comprise dans les terres disponibles, mais il me semblerait désirable que ces terres fussent comprises dans cette catégorie; dans tous les cas, il est extrêmement malheureux que les volontaires habitant la Colombie-Anglaise et y ayant leur occupations, soient obligés de les abandonner et de sortir de leur province pour pouvoir jouir des bénéfices de la loi, spécialement lorsque le gouvernement fédéral a dans la région de la rivière à la Paix, 3,500 acres de terres, et dans la zone de quarante milles de chaque côté du Pacifique-Canadien un territoire immense.

L'article 4 de la loi relative à la gratification des volontaires dit:

Le volontaire ou son substitut régulièrement constitué en conformité de l'article qui suit, doit choisir sa terre avant le 31 décembre 1910. et devra satisfaire aux conditions de son inscription dans les six mois à compter de ladite date.

Mais viennent les règlements du département qui disent que le volontaire sera obligé de compléter son inscription, non pas six mois après le 31 décembre 1910, mais six mois après la date de l'inscription. Encore une fois je crois que le département impose des restrictions inutiles aux volontaires, spécialement en vue du fait que l'intention apparente de la loi a été de donner une concession gratuite aux volontaires. On sait qu'en 1871 les volontaires des provinces d'Ontario et de Québec, qui avaient fait du service à cette époque, ont reçu chacun une terre sans obligation de l'occuper eux-mêmes. Mais par la présente loi nos volontaires sont tenus de remplir les mêmes obligations et les mêmes conditions d'établissement que toute autre personne qui s'établit sur une terre fédérale, et ces conditions sont sous plusieurs rapports plus onéreuses. Je ne puis m'empêcher de croire que le titre de la loi dite " de gratification aux volontaires ", est un non-sens, quand je vois la manière dont cette loi est administrée. Il vaudrait mieux pour un volontaire habitant la Colombie-Anglaise d'abandonner les droits que lui donne la loi des terres fédérales.

M. SPROULE: Lorsqu'un volontaire ayant droit à une terre meurt, ses héritiers sont obligés d'obtenir des lettres d'administration avant de pouvoir bénéficier de la gratification?

L'hon. M. OLIVER: C'est ainsi que nous administrons la loi présentement.

M. SPROULE: Alors cela m'engage à approuver la proposition de l'honorable député de Simcoe-sud (M. Lennox), à l'effet que le département devrait par voie de règlement ou autrement, trouver moyen d'accepter la preuve sans obliger les héritiers à prendre des lettres d'administration.

M. S. HUGHES (Victoria): Puisque nous en sommes sur ce sujet, et je crois qu'il est bon de soumettre à la Chambre une question qui occupe l'attention publique depuis un temps considérable.

En vertu des règlements, chaque volontaire, pour obtenir une terre, doit se présenter personnellement au bureau des terres de la localité dans laquelle il se propose de la choisir. Mais un certain nombre de personnes ont acheté de plusieurs de ces mandats de volontaires, et, si je suis bien informé, ces mêmes règlements permettent à ces acheteurs de choisir leurs terres sans avoir à se conformer à cette formalité.

L'acheteur de mandats de volontaires n'a aucunement l'intention de se faire colon. C'est un simple spéculateur. Mais le volontaire qui désire s'établir lui-même sur une terre est obligé d'aller en faire le choix personnellement. Plusieurs de ces futurs colons, afin d'être rendus à bonne heure, sont déjà partis et d'autres partiront d'ici à quelques semaines. Il faudra que chacun d'eux dépense entre $200 à $300 pour choisir sa terre et payer les dépenses nécessaires de voyage. J'en appelle au ministre de l'Intérieur (l'hon. M. Oliver) et au ministre de la Milice (sir Frederick Borden). Ne serait-il pas mieux et plus juste de permettre au volontaire de choisir sa terre de la même manière qu'on le permet aux spéculateurs. Le ministre de l'Intérieur a aboli il y a quelques années et avec beaucoup de raison, le régime qui permettait d'accaparer de grandes étendues de terrains, régime qui a causé tant de mal au Nord-Ouest, et en vertu duquel toute personne pouvait, par l'entremise d'un agent, prendre une terre. On a beaucoup abusé de cette permission, mais le ministre désirant empêcher la répétition de cet abus est allé à l'autre extrême et a obligé chaque colon à se présenter personnellement au bureau local des terres. Ainsi un père de famille qui voulait choisir des terres pour lui-même et ses fils, ne pouvait le faire que pour lui-même. Chacun de ses fils était obligé de se rendre personnellement dans l'Ouest pour choisir son homestead. Le ministre a changé les règlements qui régissent ces cas, et au sujet des octrois de terres aux volontaires on devrait adopter un amendement à la loi à l'effet que le volontaire qui possède un mandat lui donnant droit à une terre puisse se faire incrire pour le homestead qu'il aura choisi, ou si ce homestead était déjà pris, on pourrait l'en avertir et lui donner l'occasion d'en choisir un autre. Plusieurs de ces volontaires ont des amis dans l'Ouest qui choisiraient la terre pour eux. Je crois que les deux ministres dont je viens de parler verront l'injustice du règlement qui ne reconnaît pas le mandat sans la présence de la personne. Ceux qui sont au courant de ce qui s'est passé dans l'Ouest savent que le choix des terres en vertu des scrips de métis n'était pas entouré de ces restrictions. Les spéculateurs qui possédaient de ces scrips n'étaient pas obligés de présenter devant le bureau des terres le métis au nom duquel le scrip était émis, mais qui pouvait être quelque part près du cercle arctique. Tout métis. . .

M. KNOWLES: L'honorable député dit-il que ce mode de choisir des terres de métis a été en existence pendant ces deux dernières années.

M. SAM. HUGHES: Je n'ai pas dit cela, mais il a existé autrefois. Si mon honorable ami veut des preuves, je puis lui en fournir.

M. KNOWLES: Non, je posais simplement une question courtoise et je croyais avoir droit à une réponse donnée sur le même ton.

M. SAM. HUGHES: Depuis que le ministre actuel de l'Intérieur est entré en fonction, il a fait de son mieux pour faire disparaître les iniquités qui étaient la plaie de tout le Nord-Ouest. Je veux lui tenir compte de cela. Je suis heureux de voir que des centaines de volontaires vont s'établir sur les terres, et ce serait leur exempter des dépenses considérables, si le ministre faisait le changement que je propose; il leur resterait ainsi plus d'argent pour acheter leurs instruments agricoles et faire les autres achats nécessaires pendant les quatre ou cinq premiers mois de leur établissement.

M. ADAM B. CROSBY (Halifax): Je suis heureux que cette question ait été soulevée, car j'ai dans mon comté un cas qui est peut-être différent de tous les autres. Il y a chez nous la veuve d'un volontaire sud-africain, qui a perdu la vie en Afrique. Cette femme a demandé une terre. On était sur le point de la lui accorder et le sous-ministre de l'Intérieur auprès duquel j'ai eu l'honneur de me présenter, et qui m'a donné avec beaucoup de courtoisie tous les renseignements qu'il pouvait, avait envoyé à la veuve la lettre contenant toutes les questions auxquelles les volontaires sont appelés à répondre avant que le mandat soit émis. Mais dans l'intervalle entre l'envoi de la lettre à Halifax et la réception de la réponse à Ottawa, on avait fait de nouveaux règlements d'après lesquels la veuve était obligée d'obtenir des lettres d'administration avant de pouvoir recevoir le mandat. Lorsqu'elle s'est mise en communication avec moi, je lui ai demandé de se présenter au bureau du greffe à Halifax. Comme elle était sans argent, j'ai pensé qu'il lui en coûterait peu pour obtenir ses lettres d'administration. Mais on lui répondit que son mari n'ayant pas laissé de biens à Halifax, elle ne pouvait obtenir de lettres d'administration à cet endroit, mais là où serait située la terre qu'elle obtiendrait. Comme la terre n'était pas encore accordée la chose aurait été difficile. J'espère que le ministre de l'Intérieur (M. Oliver), trouvera un moyen par lequel cette pauvre femme pourra obtenir la terre à laquelle elle a droit. A mon avis, la veuve se trouve dans une situation absolument dissemblable de celle de tout autre parent, et on devrait lui en tenir compte. J'ignore si on a déjà émis de semblables mandats en pareille circonstance, mais ce nouveau règlement, paraît-il, a été publié entre la date à laquelle cette communication a été

transmise à Halifax et celle à laquelle on a répondu à cette communication.

M. WM MARTIN (Regina): A titre de représentant de l'Ouest, j'ai prêté une oreille fort atentive aux objections soulevées par les députés de la gauche touchant les méthodes appliquées dans la gestion du ministère des terres domaniales. J'ai suivi avec un vif intérêt la thèse développée par le député de Simcoe-sud (M. Lennox) relativement aux plaintes se rattachant à la gestion des concesions de terres accordées aux volontaires décédés. Tous ceux qui sont au courant de l'administration de la loi, dans les provinces de l'Ouest, ou qui sont renseignés sur les conditions concommitantes de l'administration des affaires de successions hésiteraient à faire peser sur le Gouvernement la responsabilité de décider dans telle ou telle circonstance, la question de savoir si un individu qui passe de vie à trépas a laissé, oui ou non, des héritiers. Assez récemment. Voici un fait venu, tout récemment, à ma connaissance: il s'agit d'un homme, récemment marié, et décédé dans la province de la Saskatchewan. Les déclarations assermentées faites, sous la foi du serment par sa veuve, portaient qu'il était décédé et qu'elle lui survivait avec trois ou quatre enfants. Avant la mise en administration de la succession, nous apprîmes fortuitement que cet individu s'était marié en Allemagne, avant de venir au pays, et qu'il y avait laissé de grands enfants. Pareils faits se présenteront fatalement de temps à autre. L'administration des affaires de succession, dans les provinces du Nord-Ouest, est chose peu compliquée, elle n'entraîne guère de frais et la question se pose ici: pourquoi l'administration des biens de celui qui a obtenu un domaine de l'Etat ne serait-elle pas assimilée à la gestion des biens laissés par celui qui a réellement obtenu le titre de l'immeuble? Le député de Wellington-sud (M. Guthrie) parle des injustices dont ont été les victimes certains individus blessés au cours de la guerre du Sud-Africain. Je sympathise de tout cœur avec eux, comme le font du reste, j'en suis convaincu, tous mes collègues. Mais je dois rappeler ici que la loi votée la session dernière tendant à autoriser l'octroi de gratifications aux volontaires du Sud-Africain prévoit la nomination d'un substitut et si je ne me trompe, ce scrip actuellement représente une valeur de $1,000.

M. HUGHES : Il aura bientôt une valeur de $2,000.

M. Wm MARTIN: Oui, il aura bientôt atteint une valeur de $2,000. Sous le régime de la loi en question, chacun de ces volontaires est autorisé non seulement à une demi-section, mais la loi des homesteads et des préemptions modifiée au cours de la dernière législature autorise ce volontaire à choisir une demi-section, de sorte que le volontaire du Sud-Africain, s'il tient à devenir un colon sincère dans l'Ouest, est en lieu d'acquérir toute une section de terre et dans trois ou quatre ans, s'il obtient son titre, il sera riche. J'affirme, de science certaine, que ces volontaires du Sud-Africain qui se sont établis sur leurs domaines sont actuellement sur la voie de la fortune, grâce à la gratification que leur a accordée le Gouvernement. Le député de Vancouver a aussi soulevé la question du délai accordé aux volontaires pour prendre l'inscription de leurs biens-fonds. Si je ne me trompe, on est d'avis, dans l'Ouest, que le délai fixé est amplement suffisant. Ce délai est étendu jusqu'au 31 décembre 1910. Le député de Vancouver est d'avis qu'il faudrait proroger jusqu'au milieu de l'année 1911 le délai voulu pour satisfaire aux conditions de l'inscription. La conséquence découlant de cette proposition, c'est que ces immeubles seraient immobilisés pendant deux ou trois ans. Ce qu'il nous faut dans les provinces de l'Ouest, ce sont des colons qui viennent s'établir sur leurs domaines et les cultiver, augmentant ainsi la production du blé et la richesse du pays.

M. COWAN: Telle est la teneur de la loi en question.

M. W. M. MARTIN : Si telle est la fidèle interprétation de la loi à l'étude, il faudra en modifier la rédaction, car, à mon avis, on a accordé aux volontaires du Sud-africain tout le temps voulu pour aller s'établir sur leurs domaines et satisfaire aux conditions d'établissement.

M. GOODEVE: Le ministre de l'Intérieur voudra-t-il bien nous dire la raison d'être de la dérogation apportée à la loi actuelle, relativement au droit de prendre des inscriptions de biens-fonds dans la vallée de la rivière de la Paix. La loi des gratifications déclare que ces terres domaniales peuvent être l'objet d'un choix, mais les règlements du 1er février établissent une dérogation.

L'hon. FRANK OLIVER (ministre de l'Intérieur): Comme on a posé cette question sans avis préalable, je ne saurais donner tous les éclaircissements que je serais d'ailleurs bien aise d'apporter. Quant aux territoires de la rivière à la Paix, nulle atteinte n'est portée aux droits des volontaires, vu que jusqu'aujourd'hui, on n'a pas encore arpenté dans ce territoire de terres qui puissent être l'objet d'une inscription. Vu le grand nombre de questions soulevées, qu'on me permette de faire un exposé de la situation au point de vue du ministère. Quant à la prescription, l'obligation d'ob-

tenir des lettres de gestion, je tiens à ce qu'on ne donne pas une fausse interprétation à ma pensée, comme on semble l'avoir fait; car on semble avoir cru que je consentais à renoncer à cette prescription. Je tiens à bien préciser ma pensée: ce n'est que dans des circonstances exceptionnelles que nous serions autorisés à mettre au rancart pareille prescription. Ce n'est pas là un fardeau dont doive se grever un ministère quelconque, à moins que la Chambre ne lui impose expressément ce devoir; j'entends le devoir de décider s'il existe, oui ou non, des héritiers et dans l'affirmative, quels sont ceux qu'on doit, oui ou non, considérer comme héritiers? Il y a là une très grave responsabilité à l'égard des droits de propriété; cette responsabilité incombe à nos tribunaux civils et à nos juges. L'administration des affaires de succession est dissemblable dans les différentes provinces du Canada, et le ministère de l'Intérieur ne saurait s'arroger pareil droit et usurper les fonctions des tribunaux établis dans les différentes provinces, en ce qui concerne l'administration des successions. Ces domaines concédés gratuitement constituent une propriété. Ce sont des immeubles pour ainsi dire, et les héritiers de ces immeubles ont droit à toute la protecton que peuvent leur accorder les lois des différentes provinces.

M. McKENZIE: Quel droit la gestion des biens confère-t-elle à cet égard?

M. R. L. BORDEN: Le ministre fait observer que la gestion s'occupe des biens meubles.

L'hon. M. OLIVER: Sans être légiste, je sais qu'il faut distinguer entre l'administration des immeubles et l'administration des biens meubles. L'administration des biens d'une personne décédée, est un des actes les plus délicats, les plus hérissés de difficultés qui soit soumis à la juridiction de nos tribunaux civils, et un de ceux qui entraînent le plus de frais; mais dans certaines circonstances, on ne saurait, sans injustice, tenir à l'exécution de toutes les formalités prescrites par la loi; et en pareille circonstance, nous sommes disposés à assumer la responsabilité de la décision d'accorder la concession de terre à celui qui, à notre avis, possède le meilleur titre. Mais cela n'a lieu qu'en dernier lieu, dans des circonstances exceptionnelles et s'il nous arrive de commettre quelque erreur en pareille circonstance, nous comptons sur l'indulgence du Parlement. Mais que cela soit bien compris: nous n'entendons nullement assumer, de gaité de cœur, une responsabilité que nulle loi votée par le Parlement ne nous impose et que nous ne saurions nous arroger le droit d'assumer.

Quant à la question soulevée par le député de Wellington-sud (M. Guthrie) quant à la dérogation à la condition de résidence lorsqu'il s'agit de volontaires qui souffrent de graves infirmités physiques, je tiens à faire une observation: c'est que dans la gestion de cette loi, le ministère de l'Intérieur est tenu de se conformer au texte de la loi en question. Cette loi n'a été adoptée que la session dernière, et après mûre délibération, le Parlement n'a pas jugé à propos d'établir de dispositions visant l'éventualité suggérée par l'honorable député sauf dans le sens où cette disposition est établie, comme l'a fait observer le député de Regina. C'est-à-dire, la loi statue sur le transfert du droit d'un volontaire qui, pour des raisons quelconques, décide de ne pas résider sur son domaine. Grâce à la rédaction donnée à la loi, celui qui ne tient pas à aller s'établir sur son domaine, peut retirer la pleine valeur de son droit à cette concession de terre. C'est là l'avis exprimé par le Parlement au cours de la session dernière, et dans l'administration de cette loi, le ministère de l'Intérieur est tenu de s'incliner devant l'autorité du Parlement. La pensée qui a inspiré le Parlement en prenant cette décision, c'est qu'il importe d'imprimer une vive impulsion à la colonisation de l'Ouest, tout en reconnaissant d'une manière tangible les services rendus à l'empire par ces volontaires dans l'Afrique-sud. Cette concession est essentiellement une prime destinée à stimuler la colonisation au Nord-Ouest, tout autant qu'un tribut payé aux services rendus à l'empire. Tant que le Parlement ne jugera pas utile d'abroger ce système, force sera au ministère de l'Intérieur de suivre la ligne de conduite qu'il tient actuellement.

Un mot au sujet de la question soulevée par le député de Vancouver. La loi en question accorde bien au volontaire au moins six mois, à la suite d'une certaine date en 1908, pour se rendre sur son domaine, mais dans la pensée des auteurs de la loi, cette disposition ne tend nullement à créer de privilège comme celui d'immobiliser la terre, et d'en retarder l'établissement jusqu'en 1911. Je ne crains pas de l'affirmer, telle n'était pas l'intention du Parlement. Le Parlement a eu l'intention d'assimiler les conditions d'établissement à celles prescrites dans la loi des terres domaniales; or, cette loi des terres domaniales décrète que six mois après la date d'inscription, on devra satisfaire aux conditions d'établissement.

C'est dans ce sens que nous administrons cette loi, et j'en suis convaincu, nous nous conformons aux intentions du Parlement. S'il fallait administrer cette loi dans le sens suggéré par le député de Vancouver. cela aboutirait à favoriser la spéculation sur les terres, et créerait des scandales et des abus que les populations de l'Ouest ne voudraient nullement tolérer.

Quant à l'inhabilité des volontaires à faire choix d'immeubles en Colombie-An-

glaise, je dois déclarer que dans la pensée du législateur, les terres seules des provinces des prairies devaient être mises à leur disposition; mais si les citoyens de la Colombie-Anglaise se sentent froisés à cet égard, rien ne s'oppose à ce qu'on fasse droit à leurs revendications, plus tard. Je l'affirme sans crainte, s'il était possible de transférer ce privilège des provinces des prairies à la zone des chemins de fer en Colombie-Anglaise, chaque représentant des provinces des prairies donnerait volontiers son acquiescement à cette proposition.

Il importe, toutefois, de faire ici une observation à l'égard de ces concessions de terres aux volontaires: c'est que, abusant des dispositions législatives édictées expressément dans le but de protéger les intérêts de ces volontaires qui, pour une raison quelconque, répugnaient à aller s'établir sur leurs domaines ou se trouvaient dans l'impuissance de le faire, certains spéculateurs ont accaparé une grande partie de ces immeubles. Espérons que les volontaires qui avaient droit à tous les avantages, à tous les privilèges découlant de la loi, ont pleinement bénéficié de ces marchés. En rédigeant cette loi, nous avons fait l'impossible pour protéger leurs intérêts et s'ils n'ont pas pleinement bénéficié de cette mesure législative, c'est leur propre faute.

Il en résulte que le scrip est, en réalité, en grande partie entre les mains de personnes qui l'ont acheté, non pas avec l'intention de s'établir sur le lot, mais dans un but de spéculation. Le département de l'Intérieur qui a la direction de l'administration de cette superficie de quelques millions d'acres de terre qui sont entre les mains de spéculateurs, est forcé, si l'intérêt public doit être protégé en ce qui concerne la colonisation du pays, de faire observer les règlements d'une façon très serrée. Nous ne pouvons pas permettre que les privilèges attachés à la terre occupée par les bénéficiaires de homestead, soient accordés à ceux qui détiennent ces terres en vertu d'un scrip. Je pense que les députés de l'Ouest m'approuveront si je dis qu'il est absolument nécessaire, après avoir fait la loi telle qu'elle est, d'insister pour qu'elle soit appliquée à la lettre, sans intention aucune de faire du tort aux hommes qui ont doné leurs services à l'empire, mais avec le désir de protéger l'intérêt public pour la colonisation de l'Ouest qui est d'une importance égale sinon supérieure pour le Parlement et pour le pays.

M. WORTHINGTON: Comment les différents courtiers d'immeubles dans tout le Canada, ont-ils pu entrer en possession du tableau des noms des soldats de chaque régiment qui ont servi dans le Sud-africain ou des noms et adresses de chacun de ces soldats? C'est très malheureux que cela ait pu se faire, car sans un grand nombre de cas, la première fois qu'un volontaire a su qu'il avait droit a un octroi de terre, comme soldat du Sud-africain, ce fut par une lettre d'un courtier lui offrant $200 ou $300 pour ses droits. Souvent ce fut le premier avis qu'un volontaire reçut pour lui apprendre qu'il avait droit à une reconnaissance pour ses services dans le sud de l'Afrique. Il eut été préférable que le département de la Milice ou celui de l'Intérieur ait prévenu chaque vétéran qu'il avait droit à un tel cadeau en empêchant que ceux qui sont à l'affût des terres puissent avoir ces renseignements, jusqu'au moment où le soldat lui-même aurait pu avoir l'occasion d'étudier l'offre qu'on lui faisait.

L'hon. M. OLIVER: Je ne suis pas en état de dire à mon honorable ami comment les tableaux dont il parle sont tombés entre les mains des courtiers d'immeubles. Je disais qu'à mon avis, du moment que nous avons permis, comme nous l'avons fait et comme nous avions l'intention de le faire, que le volontaire puisse vendre son certificat, il était préférable que la plus grande publicité soit donnée à l'émission du scrip, pour donner plus de facilités à l'homme qui en possédait, de le vendre. Il ne me semble pas qu'on ait fait tort au bénéficiaire de la loi, par le fait que la personne qui désirait devenir acquéreur d'un scrip, savait qu'il en avait à vendre. Plus la demande était abondante, plus le volontaire retirerait d'argent de son scrip. Il est regrettable que dans beaucoup de cas le volontaire ait disposé de son scrip à un prix de beaucoup inférieur à sa valeur réelle. Mais, suivant moi, ceux qui sont à blâmer pour ce fait, sont plutôt les hommes qui ont déprécié la valeur marchande du scrip, comme elle l'a été avec intention, d'une façon caractéristique et persistante dans les colonnes d'un grand nombre de journaux, il n'y a encore que quelques mois.

Je profite de l'occasion pour dire que les volontaires du Sud-Africain ont perdu des milliers de dollars tandis que les écumeurs de scrip en ont profité d'autant, par suite de la conception erronée qui a été entretenue d'une façon persistante et voulue par tout le pays, quant à la valeur commerciale du scrip des volontaires. On a fait des efforts, aux termes de la loi pour empêcher cette dépréciation, en déclarant qu'aucun transport de droit ne serait valable tant que le scrip ne serait pas émis. Nous avons fait dans tous les cas, ce qui était possible pour sauvegarder les intérêts des volontaires. Il est à regretter pourtant que dans beaucoup de cas ils aient eu à souffrir d'une lourde perte d'argent, mais cela ne tient ni aux mesures prises, ni au manque de mesures de la part de l'administration.

M. S. HUGHES: Je crois savoir qu'un grand nombre de volontaires possèdent encore leur scrip, mais peut-être que le minis-

tre a des renseignements qui lui permettent de dire que la grande majorité d'entre eux ont vendu leur scrip. Parmi mes amis, le plus grand nombre détiennent encore leur certificat et je suis heureux de dire que la plupart d'entre eux ont l'intention de s'établir sur leur lot.

L'hon. M. OLIVER: Quand j'ai dit une grande proportion, j'ai parlé sans consulter le livre; j'ai cru devoir m'en rapporter aux informations que j'avais recueillies en pas sant, qu'un grand nombre de scrip avait été vendu. J'espère qu'il n'en est pas ainsi et je serai heureux d'en avoir la confirmation. Mais on a parlé beaucoup d'achat de scrip et le prix minime auquel il a été vendu m'a fait éprouver une réelle peine de ce qu'un grand nombre de volontaires n'ont pas retiré le bénéfice que nous en espérions en votant cette loi.

M. S. SHARPE: Je voudrais appeller l'attention du ministre de la Milice (sir F. Borden) sur un cas qui s'est présenté dans mon district. Un jeune médecin est allé en Angleterre, à Londres; il s'ent enrôlé dans l'armée anglaise et a servi pendant environ un an au Sud-Africain. Il a été de service à l'hôpital durant une partie de l'année et il a fait la campagne pendant l'autre partie, c'est-à-dire qu'il a passé à peu près huit mois à parcourir les brousses en supportant toutes les misères et eu courant tous les dangers de la campagne dans le Sud-Africain. Il me semble étrange que des infirmières qui n'ont jamais vu tirer une balle et beaucoup d'hommes qui n'ont jamais vu le sud de l'Afrique aient droit à un certificat, à un cadeau de cette terre, et que ce volontaire, un jeune officier canadien, soit privé de ces droits. Je veux insister vivement auprès du ministre pour qu'il examine avec bienveillance le cas de ceux qui sont communément appelés chirurgiens civils.

Ce jeune homme était réellement soumis et assujetti à tous les ordres d'un volontaire ordinaire et il était exposé à toutes les fatigues de la guerre. S'il y a jamais eu un homme qui mérite ce scrip, c'est assurément celui-là. J'ai appris que le département de la Justice avait pris une décision opposée à la réclamation des personnes rentrant dans cette classe et déclarant qu'ils n'ont pas droit à des octrois de terre de ce genre. Je pense que c'est une règle dure et le ministre pourrait faire modifier la loi et les règlements relatifs à des cas semblables, de façon à pouvoir accorder à ce jeune homme si méritant un octroi de terre.

Sir FREDERICK BORDEN: Si mon honorable ami veut bien me faire part de ce cas particulier, je le ferai examiner. Je ne me souviens pas des circonstances.

M. S. HUGHES.

M. WORTHINGTON: Si je m'en souviens bien, les chirurgiens civils étaient dans le Sud-Africain soumis aux règlements militaires comme tous les hommes appartenant au corps médical de l'armée et dans beaucoup de cas étaient attachés aux régiments comme chirurgiens militaires, bien qu'ils n'aient que le rang de chirurgiens civils. Je crois qu'il est juste qu'un homme qui a vécu au Canada et qui était domicilié ici avant la guerre, ait droit à un certificat, s'il a servi l'empire, soit en Angleterre, soit en Afrique, surtout s'il est revenu au Canada.

M. S. HUGHES: Tous les chirurgiens civils qui ont suivi les colonnes ou avec lesquels j'ai eu des rapports dans le Sud-Africain, étaient inscrits au tableau des troupes. Je ne comprends pas comment le cas dont a parlé l'honorable député d'Ontario-nord a pu se présenter.

M. CROTHERS: Le ministre de l'Intérieur en repondant à la multitude de questions qui lui ont été soumises à propos de cette affaire, a oublié celle que j'avais posée. Il semble que dans le cas d'un vétéran du Sud-Africain, le ministre accepte la décision d'un tribunal de province quant à la personne qui a le droit au scrip. Pourquoi n'en serait-il pas de même avec un bénéficiaire de homestead? Si le ministre accepte la décision d'un tribunal provincial relativement à la personne qui à droit au scrip, dans le cas d'un vétéran, pourquoi n'en serait-il pas ainsi quand les obligations ont été remplies par le bénéficiaire de homestead ou par son successeur?

L'hon. M. OLIVER: Dans le premier cas, selon moi—sans doute mon honorable ami comprendra que je ne marche pas sur un terrain très solide quand je veux traiter une question de ce genre sans m'être renseigné—dans le cas du scrip sud-africain, il ne s'agit pas de terre, il s'agit seulement d'un droit à la terre, un droit qui n'a pas encore été converti en terre. Mais le droit existe et en découle quelque soit le domicile de la personne qui possède ce droit. Dans le cas de terre, le droit existe là où la terre est située, c'est-à-dire dans le cas d'un homestead le droit doit nécessairement exister à l'endroit où est le homestead et alors doit être soumis aux lois de la province.

M. SAMUEL SHARPE: Où la déclaration doit-elle être faite? Le ministère exige-t-il que la déclaration soit faite là où on a trouvé subséquemment que la terre était située? Comment pouvez-vous fixer la province dans laquelle la déclaration doit être faite?

L'hon. M. OLIVER: Nous demandons que la déclaration soit faite dans la province où le volontaire était domicilié, dans

le cas de scrip; mais dans le cas de homestead, la déclaration doit être faite dans la province où la terre est située.

OBSERVATIONS RELATIVES A L'EXTENTION DES LIMITES DU MANITOBA.

M. W. J. ROCHE (Marquette): Je désire, monsieur l'Orateur, attirer votre attention sur une pétition que j'ai eu l'honneur de présenter à la Chambre, vendredi dernier, au nom de l'assemblée législative du Manitoba, relativement à l'extension des limites de cette province. Cette pétition fut rejetée par vous, hier, pour le motif qu'elle contenait un paragraphe traitant de question d'argent, qui, d'après la procédure du Parlement, ne peut être prise en considération par la Chambre, sans être accompagnée du consentement de Son Excellence le Gouverneur général.

A ce propos, je veux attirer l'attention de la Chambre sur une autre pétition que j'ai eu l'honneur de présenter sur le même sujet, pendant la dernière session du Parlement. Je citerai la dernière partie de la pétition qui est ainsi conçue:

Vos pétitionnaires, en conséquence, consentent, conviennent et prient que les limites de la province du Manitoba soient agrandies ou reculées de façon à comprendre le territoire suivant:

Suit ensuite une description de la superficie du territoire que la province désire acquérir. La pétition de l'an dernier continue ainsi qu'il suit relativement aux questions financières et aux termes particuliers:

Que de plus et comme addition aux dispositions existantes relativement à l'octroi de la subvention annuelle de la province, accordée par le Dominion pour l'entretien du Gouvernement, et une subvention de quatre-vingts centins par tête de la population, il soit inséré dans toute loi du parlement du Canada qui étendra les limites de la province, comme il est dit plus haut, les dispositions suivantes relatives au compte capital au lieu de terres, telles dispositions devant être identiques et similaires à celles qui traitent de mêmes sujets, telles qu'elles sont contenues dans une certaine loi du parlement du Canada, adoptée en l'an 1905 pour la création des nouvelles provinces de Saskatchewan et d'Alberta; et cette Chambre donne son consentement pour accepter et approuver et par le présent accepte et approuve l'extension par le parlement du Canada des limites de la province dans la manière et dans l'étendue ci-dessus indiquées; auxdites conditions financières, et autres indiquées ci-après (lesquelles conditions sont analogues, relativement aux matières dont il est ici question, à celles accordées à chacune des provinces de Saskatchewan et d'Alberta, agréées par ces provinces et le gouvernement du Canada, et contenues dans lesdits actes créant ces provinces, comme il est dit ci-dessus:

Considérant que la province du Manitoba est libre de dettes, elle aura droit de réclamer et de recevoir du gouvernement du Canada, par paiements semestriels anticipés, une somme de quatre cent cinq mille, trois cent soixante et quinze dollars par année, étant l'équivalent de l'intérêt au taux de 5 p. 100 par année sur la somme de huit millions cent soixante et dix mille cinq cents dollars.

Considérant que ladite province ne veut pas des terres publiques comme source de revenu, il lui sera payé par le gouvernement du Canada, par paiements semestriels anticipés, une somme par année dont le chiffre sera déterminé proportionnellement à celui de la population de la province, tel que l'indiquera le recensement quinquennal d'icelle, comme il suit:

La population de ladite province étant censée actuellement être de deux cent cinquante mille, la somme payable jusqu'à ce que la dite province atteigne le chiffre de quatre cent mille, sera de trois cent soixante-quinze mille dollars;

Subséquemment, jusqu'à ce que la population atteigne le chiffre de huit cent mille, la somme payable sera de cinq cent soixante-deux mille cinq cents dollars;

Subséquemment, jusqu'à ce que la population atteigne un million deux cent mille, la somme payable sera de sept cent cinquante mille dollars;

Et subséquemment, la somme payable sera d'un million cent vingt-cinq mille dollars.

Comme allocation additionnelle équivalente au revenu que produiraient les terres publiques, il sera payé à la province par le gouvernement du Canada, par versements semestriels anticipés, durant les cinq années qui suivront la mise en vigueur du présent acte et en vue de la construction des bâtiments publics requis, la somme de quatre-vingt-treize mille sept cent cinquante dollars.

Pour toutes les fins indiquées ci-dessus, et telle autre ou telles autres que justifiera la déclaration de faits ci-jointe notre législature prie le parlement du Canada de vouloir bien, dans une large mesure, lui accorder soulagement et lui rendre justice; et fait observer que tout arrangement moins satisfaisant que celui énoncé ci-dessus relativement auxdites questions sera considéré par vos pétitionnaires non équitable et injuste, la législature se bornant à demander, relativement à la superficie territoriale et aux conditions financières, un traitement aussi favorable que celui accordé à nos provinces sœurs de Saskatchewan et d'Alberta.

Et vos pétitionnaires ne cesseront de prier.

Telle est la pétition que je présentai l'année dernière au nom de la législature de la province du Manitoba. Dans les procès-verbaux de l'année dernière, je trouve une pétition de la législature en question demandant que les bornes de la province soient reculées, pétition qui a été lue et reçue le 3 février 1908. On ne s'est pas opposé à la pétition présentée par moi, l'année dernière, sous prétexte qu'elle était inconstitutionnelle, et pourtant, elle entrait dans des détails très précis au sujet des conditions financières à accorder à la province. Considérant que c'était là un précédent et se remémorant ces faits, la

législature de la province du Manitoba, par l'intermédiaire d'un comité mixte composé de membres recrutés dans les deux parties, a formulé il y a quelques semaines une pétition qui a été transmise ici, ainsi qu'à moi-même par l'entremise du secrétaire de l'assemblée législative pour être présentée; et je l'ai présentée vendredi dernier. C'était là un comité mixte de la législature, et la pétition a été adoptée unanimement par celle-ci. J'ai à la main la pétition que j'ai présentée, et le dernier alinéa est celui auquel on a trouvé à redire hier, lors du rejet de la présente pétition. Il est ainsi conçu:

C'est pourquoi vos pétitionnaires demandent respectueusement que leur prétention à l'égard du territoire ci-dessus mentionné soit remise à l'étude....

Ici, indication d'un certain territoire non compris dans la résolution que le très honorable Premier ministre a présenté à la Chambre pendant la session dernière.

....et prient votre honorable Chambre d'accorder à la province du Manitoba des conditions financières pour le moins aussi favorables que celles accordées aux provinces de Saskatchewan et d'Alberta.

On voit que la pétition qui a été rejetée hier est rédigée en termes très généraux, en ce sens qu'ils ne font aucune allusion détaillée aux conditions financières; tandis que la pétition présentée la session dernière donnait des indications précises quant aux conditions financières; et malgré tout, elle n'a pas été rejetée. Je sais bien que la règle dont on se réclame a été bien observée en cette Chambre: aucune résolution ne peut être déposée à moins d'avoir reçu l'assentiment de son Excellence le Gouverneur général. Bourinot s'exprime en ces termes:

Dans l'article 54 de l'acte de l'Amérique britannique du Nord de 1867, lequel est la reproduction de l'article compris dans l'acte de 1840, il est expressément déclaré:

La Chambre des communes ne saurait légitimement adopter ou passer un crédit, résolution, adresse, ou projet de loi, en vue de l'affectation d'aucune partie des revenus publics ou du produit d'aucune taxe ou d'aucun impôt, à un objet qui n'a pas d'abord été recommandé dans un message du Gouverneur général, pendant la session au cours de laquelle tel crédit, résolution, adresse, ou projet de loi est proposé.

Je reconnais bien que, même après la réception de cette pétition, il est indispensable, avant d'y donner suite, ou avant d'en faire la matière d'un projet de loi, de présenter une résolution en conformité des termes de l'article que je viens de lire et d'attendre qu'elle ait reçu l'assentiment du Gouverneur général. Je comptais bien que cette procédure serait suivie. Mais, en ce qui regarde l'acceptation d'une pétition, Bourinot, à la page 349, définit dans les termes suivants la pratique observée depuis l'établissement de la confédération:

Dès la première session du parlement du Canada, la Chambre des communes inaugura la pratique de refuser de recevoir toute pétition en vue d'un octroi d'argent à prélever sur le trésor public, à moins qu'elle n'ait été d'abord recommandée par la Couronne.

Il s'agit ici, bien entendu, des pétitions qui sont présentées à cette Chambre-ci. Bourinot ajoute:

Mais si la pratique aujourd'hui est de ne jamais recevoir de pétition demandant directement de l'aide de l'Etat, ou l'adoption de mesures nécessitant une affectation de fonds publics, la Chambre ne rejette pas celles qui demandent simplement le vote d'une loi ou l'adoption des mesures que la Chambre pourra juger à propos de prendre.

Toutes les fois que ces pétitions sont rédigées en termes généraux, la pratique a été de les recevoir, et à mon avis la pétition présentée hier est rédigée en termes assez généraux pour être comprise dans la catégorie visée par l'exception. Sûrement, si la présente pétition est en contravention au règlement, en raison de la pratique suivie depuis la première session du parlement du Dominion, alors, très certainement la pétition qui a été présentée ici, l'année dernière, était aussi en contravention au règlement.

Mais ce que je désire signaler particulièrement à l'attention du premier ministre, c'est ceci: Il est très important que la présente pétition soit reçue, étant donné que la législature de la province du Manitoba est à la veille de proroger sa session. Dans la présente pétition, elle a exposé ses vues. Toute mesure relative à l'extension du territoire du Manitoba, avant d'être adoptée par notre Parlement, devra avoir reçu l'assentiment de la législature de cette province; or, cette législation, d'ici à quelques jours, va proroger sa session, et ce n'est que par pétition qu'il lui sera loisible de formuler ses vues ou d'en informer notre Parlement. Si la pétition que pourra nous adresser ici la législature est rejetée, il n'y aura plus d'autre moyen de connaître les vues de l'exécutif de la povince du Manitoba, qu'une conférence provoquée entre les exécutifs du Dominion et de la province, dans l'intervalle de deux sessions. Si la présente pétition est rejetée, le règlement de la question sera différé d'un an, à moins qu'une conférence n'ait lieu dans l'intervalle. Je le demande au premier ministre, étant donnés les termes généraux dans lesquels cette pétition est rédigée, étant donnée la règle posée par Bourinot, cette pétition devrait-elle être rejetée, considérant surtout que cette objection n'a

pas été soulevée à l'encontre de la pétition de l'année dernière. Cette pétition de l'anne dernière renfermait des indications précises quant au taux de la subvention par tête, quant à la dette de la province, quant aux terres, et ainsi de suite; tandis que la pétition présentée par moi l'autre jour, ne fait aucune allusion à ces matières. Elle indique simplement qu'on serait heureux de voir le gouvernement fédéral accorder au Manitoba des conditions financières aussi favorables pour le moins que celles accordées à la Saskatchewan et à l'Alberta. Je vous prie donc, monsieur l'Orateur, de revenir sur votre décision d'hier; et je demande au premier ministre si notre pétition actuelle n'est pas très raisonnable étant données les circonstances que je viens de relater.

Le très hon. sir WILFRID LAURIER (premier ministre): L'honorable député (M. Roche) et la Chambre reconnaîtront volontiers, j'en suis sûr, qu'il vaut mieux en toute circonstance s'en tenir à la lettre de notre règlement. Ce règlement est l'expression de l'expérience de plusieurs siècles; et on a constaté qu'il est toujours préférable de s'en tenir autant que possible à la lettre du règlement. On ne saurait guère invoquer comme précédent ce qui s'est fait ou ne s'est pas fait l'année dernière. La teneur du document ou de sa conclusion n'avait pas été particulièrement signalée à l'attention de la Chambre, et dès lors elle est passée inaperçue. Je suis bien convaincu que si le fait avait été signalé, M. le président de la Chambre aurait dans le temps rendu une décision exactement dans le sens de celle que vous avez rendue, cette année, monsieur l'Orateur. Cependant, je ne suis pas d'avis que la province du Manitoba souffre le moindrement du rejet de la présente pétition. L'année dernière la législature de cette province a adressé une pétition aux trois branches du Gouvernement, une à la Chambre, une au Sénat, et une à Son Excellence le Gouverneur général. Il est probable que la même ligne de conduite sera suivie, cette année, qu'il sera adressé une pétition à Son Excellence le Gouverneur général et qu'elle pourra alors être signalée à l'attention du Parlement, de même que la pétition de l'année dernière a pu être déposée, bien qu'une pétition semblable eût été présentée au Parlement. D'autre part, la pétition de la législature du Manitoba est en désaccord avec les conditions qui ont été accordées, l'année dernière, en vue de l'extension du territoire du Mantoba. La Chambre des communes a posé certaines conditions comme base de tout arrangement qu'elle conclurait avec la législature du Manitoba en vue de l'extention des frontières de cette province. Je regrette de le dire, la législature s'est ravisée et n'a pas jugé à propos d'agréer l'offre faite par notre Parlement. Bien qu'il se manifeste un désaccord entre les vues du Parlement telles qu'elles ont été exprimées l'année dernière, et celles de la législature du Manitoba telles qu'elles sont exprimées dans cette pétition-ci, j'ai encore quelque espoir qu'il sera possible d'en arriver à un règlement de la question. Je dois dire que, d'après les renseignements qu'on m'a fournis, une délégation représentant l'exécutif de la province du Manitoba sera, vendredi prochain dans la capitale pour discuter cette question avec les conseillers de Son Excellence.

M. R. L. BORDEN: La règle sur laquelle on a appelé l'attention cet après-midi et qui est confirmée par l'acte de l'Amérique britannique du Nord a pour objet d'empêcher de simples députés de déposer des projets de loi ou des résolutions impliquant une dépense des deniers publics. Les propositions de cette nature ne peuvent être déposées qu'avec le consentement de la couronne et il y a plusieurs raisons à cela. Ce qui est ici un article de l'acte de l'Amérique britannique du Nord et de notre Constitution, n'est en Angleterre qu'une résolution votée par la Chambre des communes. Le principe sur lequel repose cette règle a été invoqué, je suppose, à l'égard des pétitions.

En tant que le Manitoba est concerné, je ne crois pas que cela fasse une grande différence que cette pétition soit reçue ou non. Mais ce serait manquer de courtoisie envers le Manitoba, de repousser le mémoire que la législature de cette province nous adresse cette année, après en avoir accepté un l'an dernier qui enfreignait d'une manière bien plus grave la règle qu'on invoque aujourd'hui. C'est la seule observation que j'ai à faire sur ce point particulier de la question. Quant au résultat pratique, je ne crois pas qu'il ait une grande importance.

Je ne partage pas la manière de voir de l'honorable premier ministre, lorsqu'il dit que cette pétition ne doit pas être acceptée, en raison de la résolution que nous avons adoptée à la dernière session. Cette résolution ne lie pas la législature actuelle et ne liait même pas la législature précédente, puisque le gouvernement aurait toujours été en droit de déposer un projet quelconque, en contradiction de cette résolution. C'était une simple résolution académique visant les négociations futures entre le gouvernement fédéral et celui du Manitoba, en vue du règlement de cette question. C'est pourquoi je n'accepte pas les conclusions du premier ministre. Mais je considère, cependant, qu'il est important de respecter dans toute son intégrité la disposition de l'acte de l'Amérique britannique du Nord dont j'ai parlé et ainsi que les autres appellations au même principe pour la protection bien entendue des deniers publics.

RAPPORT DE LA COMMISSION DU SERVICE PUBLIC.

L'hon. GEO. E. FOSTER (Toronto-nord): J'ai fait observer, il y a quelque temps, que les commissaires du service civil n'avaient pas fait de rapport, comme le veut la loi votée l'an dernier et entrée en vigueur le 1er septembre. L'honorable premier ministre avait promis d'y voir, mais je n'en ai pas entendu parler depuis. La loi est impérative, et les commissaires sont tenus de faire un rapport allant jusqu'à la fin de l'année civile. Le fait de n'avoir pas été en fonction durant toute une année ne les libère pas de cette obligation. Même dans le cas où la loi, telle que modifiée l'an dernier ne s'appliquerait pas, il reste encore l'article 107 de la loi sur le service civil, qui n'a pas été abrogé et qui dit:

Le secrétaire d'Etat soumet au parlement, dans les quinze premiers jours de chaque session, un rapport des délibérations du bureau, en vertu de la présente loi, pour l'année précédente, lequel rapport comprend une copie des programmes d'examen, un exposé de tous les examens faits et du nombre des aspirants qui se sont présentés à chaque examen, et les noms des aspirants heureux, ainsi que les règles et règlements établis durant l'année, en vertu des dispositions de la présente loi relative aux nominations, promotions, examens, et toutes autres matières qui relèvent du service civil.

Ce rapport n'a pas été déposé. Je considère que ces deux lois ordonnent le dépôt d'un rapport et je ne vois pas comment on peut éluder ces dispositions formelles de la loi.

Sir WILFRID LAURIER (premier ministre): Quand mon honorable ami (M. Foster) a appelé mon attention sur cette questions, j'ai dit que j'en parlerais aux commissaires. Tous deux m'ont répondu que d'après l'interprétation qu'ils donnent à la loi, ils ne sont pas tenus de faire un rapport cette année. Je m'étais aussi proposé de consulter, sur ce point, l'honorable ministre de l'Agriculture (M. Fisher) qui avait pris charge du bill l'an dernier, mais il était absent, et la chose m'est sortie de la mémoire.

L'hon. M. FOSTER: Et quant à l'ancienne loi?

Sir WILFRID LAURIER: La prétention de mon honorable ami est peut-être fondée.

TRAITEMENT INFLIGE AUX CANADIENS PAR LES FONCTIONNAIRES DU DEPARTEMENT DE L'IMMIGRATION.

M. F. R. LALOR (Haldimand): Je regrette que le secrétaire d'Etat ne soit pas à son siège, car j'ai à faire certaines remarques qui, je crois, regardent son département. Hier j'étais dans un convoi du Grand-Tronc allant à Buffalo. Un fonctionnaire du département de l'immigration des Etats-Unis passa parmi les voyageurs, demandant à tout le monde—comme il le fait toujours—si nous étions Canadiens ou Américains, où nous allions, et ainsi de suite.

Il posa les mêmes questions à une jeune fille de 14 ou 15 ans. Elle répondit qu'elle était Canadienne et qu'elle allait rendre visite à sa sœur mariée à Buffalo. Le fonctionnaire lui demanda encore combien de temps elle comptait rester à Buffalo, et elle lui dit qu'elle pensait y être une semaine, et peut-être un mois. "Je crois que vous feriez mieux de venir avec moi," lui dit l'agent. Il l'obligea à prendre son sac de voyage, tous ses effets et à descendre du train, dans le but de la retenir et de la renvoyer au Canada.

Il y avait sur le même convoi un citoyen de Dunnville où habite cette jeune fille et dont le père est un marchand à l'aise et un homme très respectable. Il suivit l'agent et intercéda pour la jeune fille. Il expliqua qu'il connaissait son père, qu'elle s'en allait réellement voir sa sœur et qu'il n'y avait aucune raison de la renvoyer au Canada. Après quelque discussion l'agent se laissa convaincre et permit à la jeune fille de continuer son voyage.

J'appelle l'attention sur cet incident et je demande au Gouvernement de communiquer avec les autorités américaines, pour qu'il ne se renouvelle plus, car il arrive presque tous les jours que les Canadiens qui vont aux Etats-Unis sont soumis à de semblables inconvénients. Je ne crois pas que ce soit le désir du gouvernement américain que ses employés se conduisent de cette manière à l'égard des citoyens du Canada et surtout à l'égard d'une jeune fille. Dans le cas que je mentionne, la jeune fille n'avait dit que la vérité en répondant qu'elle allait voir sa sœur et ne savait pas combien de temps elle resterait avec elle. Des remontrances devraient être faites aux autorités américaines, afin que leurs agents ne se conduisent pas aussi brutalement envers les Canadiens qui franchissent la frontière.

Le très hon. sir WILFRID LAURIER (premier ministre): Il y a environ douze mois, et avant cela, nous recevions fréquemment des plaintes de cette nature. Des représentations furent faites aux autorités américaines qui firent preuve de beaucoup de déférence. Il fut convenu que si de nouvelles plaintes étaient formulées, elles seraient enquêtées par des fonctionnaires des deux gouvernements. Depuis quelques mois, aucune plainte n'est venue à ma connaissance. Je serais très heureux si l'honorable député pouvait fournir le nom de la jeune fille et d'autres détails qui permissent au secrétaire d'Etat de signaler la chose aux autorités américaines.

M. SAM. HUGHES (Victoria-et-Haliburton): Puisque nous en sommes sur cette question, je désire poser une question. Un agent américain peut-il venir au Canada

et se conduire comme vient de le dire l'honorable député d'Haldimand? Il y a quelques mois j'étais sur un convoi allant aux chutes Niagara, et pendant que nous étions encore sur le côté canadien, ces agents d'immigration passèrent parmi les voyageurs et commencèrent à les questionner. Après avoir parlé à un jeune homme ils étaient sur le point de le faire descendre. Je suis promptement intervenu en leur disant que si, sans autre autorité qu'un insigne américain, ils osaient gêner un citoyen du Canada, sur le territoire canadien, nous demanderions une enquête sur leur conduite. J'ajoutai qu'ils avaient le droit d'agir ainsi de l'autre côté de la frontière, mais pas au Canada. J'ignore si mes paroles eurent quelque effet, mais on permit au jeune homme de franchir la frontière. Je désire savoir si cette conduite des agents américains est permise, de ce côté-ci de la frontière.

Sir WILFRID LAURIER: Je sais qu'il y a un douanier de l'autre côté et un douanier de ce côté..

M. SAM. HUGHES: Ces agents ne sont pas des douaniers.

M. SCHAFFNER: Je signalerai un incident qui se produit tous les jours sur le convoi qui va de Winnipeg vers l'ouest, et qui traverse la ville de Morden, à 12 ou 15 milles de la frontière. J'ai toujours trouvé singulier que dans un convoi qui ne touche pas du tout à la frontière, un agent américain puisser passer parmi les voyageurs, hommes et femmes, et les questionner sur leur destination. Je me suis souvent demandé la même question que pose en ce moment mon honorable ami: un agent américain a-t-il le droit de gêner ainsi des sujets canadiens, avant qu'ils soient rendus à la frontière et aient manifesté l'intention de la franchir?

L'hon. M. FOSTER: Si l'honorable premier ministre n'a pas entendu de plaintes récemment, c'est peut-être que les incidents de cette nature sont devenus trop fréquents. Il y a quelques années, quand ces perquisitions ont commencé, la chose était si nouvelle et si évidente qu'on en parlait beaucoup. Des représentations ont été faites, de temps à autre, mais nous n'avons jamais obtenu de réelle satisfaction. L'autre jour, un ami m'écrivait pour me relater un incident semblable à celui dont nous venons d'entendre le récit. Le fait s'est passé près de la frontière dans l'ouest d'Ontario, et mon correspondant me demande si nous pouvons faire quelque chose. Des abus de ce genre sont humiliants pour les citoyens d'un pays; le Canada est assez grand, et sa réputation est assez bien établie sur ce continent, pour n'avoir pas à subir ces humiliations.

Peut-on imaginer quelque chose de plus odieux que d'enlever ainsi une jeune fille du train, à ses protecteurs, pour la laisser sans défense dans une localité étrangère, puis, finalement, je suppose, la renvoyer chez elle? Un citoyen de ce pays, homme ou femme, doit avoir droit à des égards sur ce continent. Je maintiens que cette conduite est une insulte, qu'elle vienne des Etats-Unis ou de tout autre pays.

(La motion est adoptée et la Chambre se forme en comité des subsides.)

SUITE DE LA DISCUSSION DES SUBSIDES.

Ministère de la Milice.—Appointements, $111,690.

L'hon. sir FREDERICK BORDEN (ministre de la Milice et de la Défense): Il convient, ce me semble, de profiter de la discussion de cet article du budget pour faire les quelques observations d'un caractère général que j'ai à faire, au lieu de dire un mot à l'occasion de chaque item en particulier. Si l'on agrée mon sentiment, j'exposerai la situation en ce qui concerne la milice.

La raison d'être de la milice en ce pays est chose bien comprise. Le but principal de la milice est peut-être d'appuyer le pouvoir civil dans les diverses provinces du Dominion. Il est nécessaire aussi d'entretenir une troupe armée pour repousser l'ennemi, advenant les cas où, par malheur, il tenterait d'envahir notre territoire. En notre pays, ce problème offre de réelles difficultés et entraîne beaucoup plus de dépenses que dans les pays moins vastes, et cela en raison de l'immensité du territoire canadien, des distances qui séparent les centres de la population, les centres industriels et le siège des divers gouvernements provinciaux.

On a parfois fait des comparaisons ou des contrastes entre notre organisation et nos dépenses militaires et celles de la Suisse. La Suisse, a-t-on dit, maintient à très peu de frais une troupe indigène forte d'environ 200,000 hommes, tandis qu'au Canada il en coûte des sommes considérables pour tenir sur pied une troupe de pas tout à fait 60,000 hommes. Si l'on songe que le territoire suisse n'a que 150 milles dans sa plus grande largeur, tandis qu'au Canada l'extrême est est séparé de l'extrême ouest par quelque 4,000 milles de distance; que de la frontière internationale aux derniers établissements du nord, il y a plus de 500 milles, et environ 2,000 milles en comptant le Yukon, on verra qu'au Canada les conditions sont bien différentes de celles qui prévalent en Suisse. Autre circonstance qui influe évidemment sur les dépenses et que je pourrais me dispenser de signaler, c'est qu'en Suisse le service est obligatoire et qu'il ne l'est pas au Canada.

Le maintien d'une troupe armée entraîne nécessairement des dépenses, qu'il s'agisse d'une troupe régulière et permanente, ou, comme au Canada, d'une armée de volontaires. Par malheur, dans l'un comme dans l'autre cas, la balance penche toujours du

mauvais côté; les résultats obtenus ne s'inscrivent jamais en dollars et cents.

Sans remonter plus loin que l'époque de la confédération, que l'on songe aux services que la milice canadienne a rendus à l'occasion de l'invasion fénienne, des deux soulèvements du Nord-Ouest, à l'aide qu'elle a mainte fois prêtée aux autorités civiles pour calmer des émeutes, et enfin—et ce n'est pas là son moindre mérite—à la part qu'elle a prise dans la campagne sud-africaine, on s'accordera à reconnaître que la balance ne penche pas trop du mauvais côté. L'expérience que j'ai acquise au cours de ma carrière administrative me fait croire que les services rendus par la milice pour venir en aide aux seules autorités civiles représentent plus de deux fois le coût total de l'entretien de la troupe entière pendant dix ans.

Le premier devoir d'une jeune nation, tous en conviennent, s'est de s'appliquer—et c'est ce qu'on n'a pas cessé de faire depuis que la confédération existe—à mettre en valeur l'abondance de ses ressources précieuses qui font l'orgueil de la population. Suivant moi, la mise en valeur des richesses naturelles d'une nation—ce à quoi nous nous employons depuis nombre d'années—est chose que l'on peut à bon droit considérer comme étant de la plus haute importance, tant pour l'empire que pour nous-mêmes. Mais il ne faut pas pour cela perdre de vue les obligations qui nous incombent; et plus la Providence se montre généreuse à notre endroit, plus nous devons veiller à la conservation et à la mise en valeur des biens qu'Elle nous a attribués.

On discute beaucoup la question de la défense de l'empire. Cette question, il n'est pas utile que je l'aborde maintenant, mais il est un devoir qui s'impose incontestablement à chacun: c'est celui de se préparer à défendre son propre foyer. Je dirai à ce propos, puisqu'il faut absolument parler de la défense de l'empire, que le meilleur moyen qu'ont les diverses parties de l'empire de contribuer à la défense de ce dernier, c'est de se rendre fortes par elles-mêmes. Voilà qui simplifierait sensiblement la tâche de la mère patrie, centre réel de l'empire, sur laquelle pèse au premier chef l'obligation de veiller à la défense, obligation dont elle s'acquite depuis bien longtemps avec tant de patience et d'une manière si effective. Notre premier devoir consiste donc à veiller à la défense de notre propre territoire: ce devoir, tous les gouvernements qui se sont succédés au Canada se sont employés à le remplir. Au cours de ces années dernières, le développement du pays a pris un essor considérable, et il s'ensuit naturellement que l'application de toute mesure effective en vue d'assurer la défense de notre propre territoire entraîne des dépenses beaucoup plus lourdes qu'autrefois.

Je me permettrai à ce propos de toucher à une question qui ne manque pas d'intéresser les membres du comité et qui a déjà été l'objet de quelque discussion de la part des journaux. Je veux parler de la création d'un état-major, d'un état-major pour l'empire tout entier, y compris le Canada. L'autre jour, on demandait le dépôt d'un dossier relatif à cette question; nous avons déposé les dépêches reçues du gouvernement impérial et les réponses données par le cabinet fédéral, et nous comptons que ces pièces diverses ne tarderont pas à être imprimées.

La question de l'établissement d'un grand état-major impérial a été discutée à la conférence qui s'est tenue à Londres en 1907, et je ne saurais mieux faire que commencer par donner lecture de la résolution votée à l'unanimité à la conférence des premiers ministres des colonies autonomes, conférence qui se tint sous la présidence du ministre des Colonies:

Etat-major général pour le service de l'empire.

Cette conférence voit d'un bon œil et approuve l'énoncé du principe général sur lequel repose la déclaration du ministre de la Guerre, et sans vouloir engager aucun des gouvernements représentés, elle reconnaît et affirme le besoin d'établir, pour le service de l'empire, un état-major général, et qui devra étudier la science militaire en toutes ses branches, recueillir des renseignements militaires qu'il communiquera aux divers gouvernements, être chargé de préparer des plans de défense d'après un principe commun, et, sans s'occuper en aucune façon, des questions relatives au commandement et à l'administration, devra, sur la demande des divers gouvernements, faire bénéficier ceux-ci de ses conseils en ce qui concerne le dressage, l'instruction et l'organisation des troupes de la couronne en chaque partie de l'empire.

J'ai par devers moi la copie d'une dépêche que notre Gouvernement a récemment reçue à ce propos; j'aimerais en donner lecture, car elle a plus de clarté et d'autorité que tout ce que je pourrais dire. Je prie donc le comité de me permettre de donner lecture de certains passages d'une dépêche que le ministère de la Guerre a fait tenir à notre Gouvernement par l'entremise du ministre des Colonies et du Gouverneur général.

M. R. L. BORDEN: Il s'agit là de l'un des documents déposés sur le bureau de la Chambre?

Sir FREDERICK BORDEN: Oui, c'est une lettre explicative adressée au secrétaire d'Etat par sir E. W. D. Ward, sous-secrétaire d'Etat permanent du ministère de la Guerre. Il y dit:

Le conseil de l'armée sait fort bien que les colonies autonomes ne peuvent s'engager à fournir des contingents de composition et de force déterminées pour faire le service en une partie quelconque de l'empire advenant le cas où une grande guerre éclaterait. Néanmoins, elles se rendent pleinement compte qu'à l'heure du danger, le sentiment de fidélité et d'affection qui prévaut dans les possessions au delà des mers se manifestera avec

autant de puissance qu'au cours de la récente campagne en Afrique australe. Mais l'absence de dispositions convenables et précises en cas d'urgence est de nature à priver la force militaire d'une partie de sa valeur effective, tandis que toutes les campagnes récentes démontrent qu'une préparation parfaite constitue l'un des plus puissants facteurs de la rapidité et du succès d'une action décisive.

Pour ces raisons, bien que les possessions au delà des mers soient peut-être dans l'impossibilité d'assumer des obligations définies à l'égard de tout ce qui est étranger à la défense locale, il conviendrait cependant, en organisant cette défense, de tenir compte des besoins particuliers à une circonstance où les possessions au delà des mers ont manifesté le désir de prêter une aide militaire effective aux troupes de la mère patrie. Cette éventualité n'a pas été perdue de vue dans le document ci-joint.

Passant à la fin de la partie principale de la résolution dont j'ai donné lecture, l'auteur de cette lettre ajoute, à propos des objets de l'état-major:

Etudier la science militaire en toutes ses branches, recueillir des renseignements militaires qu'il communiquera aux divers gouvernements; être chargé de préparer des plans de défense d'après un principe commun, et, sans s'occuper en aucune façon des questions relatives au commandement et à l'administration, devra, sur la demande des divers gouvernements, faire bénéficier ceux-ci de ses conseils en ce qui concerne le dressage, l'instruction et l'organisation des troupes de la couronne en chaque partie de l'empire.

Et plus loin:

Il faut tout d'abord admettre que l'organisation de la force militaire sur une grande échelle, au sein des colonies autonomes, est chose à peine commencée. L'empire en est maintenant arrivé à l'heure où ses fils d'au delà des mers commencent à se sentir assez forts pour assumer de plus lourdes obligations à l'égard de la défense de leur propre territoire, et en cela, ils considèrent qu'ils ont un droit à exercer plutôt qu'un devoir à remplir.

Plus loin encore, 2e partie, sous le titre:

" L'organisation la plus convenable et la plus effective d'un état-major impérial ".

... il ajoute:

Il s'ensuit tout d'abord que nous avons besoin d'un corps central et dirigeant qui soit chargé d'étudier et d'arrêter des plans de défense pour l'empire en général, d'étudier et de formuler de grands principes d'application générale, de recueillir et de propager des informations générales. En second lieu, nous avons besoin de services particuliers pour l'étude des exigences et des éventualités particulières à chaque localité, et pour veiller à ce que l'application des grands principes généraux soit d'accord avec les circonstances locales. Mais, comme il a déjà été dit, l'état-major général doit constituer une entité; ces ramifications locales devront donc être autant de parties d'un seul entier, émaner du corps central.

Ainsi, en temps de paix comme en temps de guerre, on devra considérer l'état-major général comme une vaste organisation consistant en un corps central dont les ramifications s'étendront à toutes les unités diverses d'une armée. Pour qu'il remplisse tous les devoirs qui lui sont assignés, pour qu'il joue le rôle d'esprit dirigeant—de " cerveau "—de l'armée entière, il faut évidemment que chacun de ses membres possède une éducation et une instruction d'ordre supérieur et qu'en outre son œuvre s'accomplisse d'après un même principe en toutes les parties de l'empire.

Il est donc nécessaire que le grand état-major de l'empire ait un chef reconnu pour assurer l'uniformité des méthodes et des objets. Ce chef ne peut être autre que le chef de l'état-major général de Londres, qui devra être placé à la tête du grand état-major de l'empire, si l'on veut que cette organisation soit réellement effective.

Sous la surveillance plus ou moins directe du chef du grand état-major de l'empire, cette organisation pourra s'effectuer graduellement comme suit:

1) Le corps central aura ses quartiers généraux à Londres et sera placé sous la direction immédiate du chef de l'état-major de l'empire.

2) Il sera établi des ramifications dans le Royaume-Uni, en chacune de nos garnisons régulières en dehors du royaume, en chacune des colonies autonomes et aux Indes. Ces ramifications locales pourraient, excepté dans le cas des petites garnisons situées en dehors du royaume, se répartir en quartiers généraux, en autant d'états-majors placés à la tête des troupes locales. Chaque section devra avoir son chef et sera chargée de l'étude des questions relatives à 1) la défense locale et 2) à la discipline des troupes d'après les méthodes actuellement prescrites pour le Royaume-Uni par le conseil de discipline du ministère de la Guerre.

Dans cette organisation, en tant qu'elle s'applique aux possessions autonomes, chaque chef de l'état-major général serait le conseiller de son propre gouvernement, ainsi que la tête de tous les états-majors généraux dans sa division, soit au quartier-général soit avec la troupe. Un obstacle qu'on pourrait avoir à aplanir, relativement à cette organisation, ce serait l'établissement des rapports convenables entre le chef de l'état-major impérial et les chefs des divisions locales de l'état-major général dans les différentes possessions anglaises. On a déjà fait observer que, dans toutes les affaires exclusivement militaires, la direction devrait appartenir au premier. On pourrait prétendre que cette direction est incompatible avec la pleine autorité que son gouvernement doit exercer sur le chef d'une division locale; et cette pleine autorité doit être admise dès le début. La solution de cette difficulté semble être que les chefs des divisions locales de l'état-major général, tout en se tenant en contact avec le chef de l'état-major impérial, ne peuvent plus recevoir d'ordres de lui. Il les tiendra au courant de ce qu'il considère être les véritables principes d'un ordre général; et ils indiqueront à leurs gouvernements la meilleure manière d'appliquer ces principes aux circonstances locales et le danger qu'il y aurait à s'en départir. Lorsque leurs conseils ne sont pas écoutés,

leur devoir sera d'exécuter les ordres de leurs gouvernements respectifs.

Et ainsi de suite. On remarquera que, dans cette dépêche, l'un des principes fondamentaux est l'autonomie absolue des divisions locales; ainsi, au Canada, le chef de la division locale sera sous la dépendance absolue du Gouvernement et du ministre du Canada. Cet état-major lui-même n'a pas d'autorité, ni le pouvoir de commander; c'est absolument et exclusivement un corps consultatif. Avant de citer des extraits de la réponse à la dépêche, je désire lire un passage des conclusions que j'ai soumises au conseil et le décret dont elles forment la base. Mon mémoire est ainsi libellé:

Le soussigné, après une étude complète et attentive de l'importante question qui lui a été soumise, est d'avis que le gouvernement de Votre Excellence peut approuver sans danger les principes généraux qu'on lui demande de reconnaître dans le mémoire de l'état-major général et il émet le vœu qu'un câblogramme exprimant cette approbation soit adressé au ministère des Colonies, conformément à la demande contenue dans la lettre précitée de ce ministère.

Ce câblogramme était ainsi conçu:

Votre dépêche, Canada 30, du 15 janvier, reçue. Mes ministres acceptent entièrement les principes énoncés dans le mémoire de l'état-major général. Enverrai dépêche expliquant la véritable attitude du gouvernement canadien.

Mon mémoire ajoute:

Quant à la dépêche elle-même, le ministre de la Milice émet l'avis qu'elle devrait déclarer que le gouvernement de Votre Excellence est prêt à donner son plein assentiment aux principes généraux qui sont énoncés tant dans la lettre du ministère de la Guerre que dans le mémoire rédigé par l'état-major général; et il le fait d'autant plus volontiers qu'il constate que, dans le mémoire lui-même, est entièrement sauvegardé le grand principe de l'autorité absolue dans les affaires locales, du ministre responsable en cause sur les officiers de la division locale de l'état-major impérial.

Et, plus loin:

Il semble qu'on a suffisamment pourvu à cette importante question dans la dernière partie de l'avant-dernier paragraphe de la page 8 du présent mémoire, dans lequel il est déclaré qu'il faut admettre dès le début la pleine autorité que son gouvernement doit exercer sur le chef de la division locale de l'état-major général.

De plus:

Le soussigné approuve volontiers le projet, mais il est d'avis que, afin d'éviter la possibilité d'une mauvaise interprétation des desseins ou des intentions du gouvernement canadien, de la part du chef de la division canadienne, et l'exposé erroné de ces desseins au chef de l'état-major général, il conviendra d'arrêter définitivement que toutes les communications échangées entre le chef de la division canadienne et le chef de l'état-major impérial, autres que celles qui concernent exclusivement les affaires courantes ou d'un intérêt éphémère, devront être soumises au ministre de la Milice afin qu'il les approuve avant qu'elles soient expédiées.

Un autre extrait:

Enfin, le mémoire insiste sur les avantages à retirer d'un libre échange d'officiers entre les différentes branches de l'état-major impérial dans les différentes parties de l'empire, et principalement sur l'heureux résultat de conférences périodiques de l'état-major impérial auxquelles assisteraient des représentants de toutes les parties de l'empire, conférences qui auraient lieu sous la présidence du chef de l'état-major général de l'empire, à Londres. Certes, ces avantages sont manifestes. Le passage suivant du mémoire du mois d'août 1902, préparé par les ministres canadiens, relativement à la défense, mémoire qui a déjà été mentionné, expose complètement la ligne de conduite qu'approuvait alors, non seulement le gouvernement canadien, mais tout le pays en général:

Pour conclure....

Ceci est le texte du mémoire de 1902; c'est le mémoire que les ministres qui étaient alors à Londres ont remis à la conférence coloniale, au moment où elle allait mettre fin à ses travaux, en 1902.

Pour conclure, les ministres répètent que, bien que le gouvernement canadien soit obligé de refuser d'approuver les mesures projetées....

A savoir: une contribution de fonds de la part du Canada et la mise en réserve et le maintien au pays d'un corps d'armée pour servir l'empire à l'étranger.

....il se rend absolument compte de l'obligation où se trouve le Canada de faire, pour les fins de la défense, des dépenses en rapport avec l'accroissement de la population et la richesse nationale. Il veut bien que ces dépenses soient faites de manière à enlever quelques-uns des fardeaux qui pèsent aujourd'hui sur les contribuables de la mère patrie; et il nourrit un vif désir d'exécuter ses plans de défense de concert avec les autorités impériales et sous la direction d'officiers impériaux expérimentés, autant que cela est compatibles avec le principe d'autonomie qui a été un si grand facteur de l'unité de l'empire.

Ainsi, monsieur le président et messieurs les membres du comité général, on voit que la création de cet état-major général ne porte aucune atteinte à l'autonomie locale ni au gouvernement responsable du pays. La création d'un état-major général a pour objet de mettre en contact chaque partie des possessions anglaises au delà des mers, tous les membres de l'empire, avec la puissante autorité centrale à Londres. En nous appliquant la disposition qui a trait aux opérations d'un état-major général, nous pouvons aisément constater de quel avantage serait pour nous qui avons entrepris sérieusement la tâche de défendre nos foyers, en cas de troubles graves, d'une tentative réelle de nous attaquer sur notre propre territoire —nous pouvons aisément constater, dis-je,

de quel immense avantage serait pour nous le fait d'être en contact avec la métropole de la manière indiquée. Les plans de défense de notre pays seront étudiés et aussi bien compris en Angleterre qu'ici. De quel immense avantage serait, en cas de troubles graves, la coopération des armées de la mère patrie avec notre propre troupe canadienne sur notre territoire? De quel immense avantage serait pour les officiers qui auraient étudié toute la situation de la coopération complète des troupes canadiennes et des troupes anglaises. Voilà ce qui concerne l'état-major général de l'empire.

Je désire faire une autre observation générale avant de mettre en discussion le budget que je présente à la Chambre; elle a trait aux exercices du corps dans les écoles. J'ai eu l'honneur d'agiter cette question et de déclarer que j'espérais qu'un jour viendrait où, dans toutes les écoles du Canada, les divers gouvernements provinciaux, qui ont la haute main sur l'éducation, cela va sans dire, établiraient un mode uniforme de callisthénie pour les plus jeunes élèves, un cours élémentaire d'exercice militaire pour les élèves d'un âge moins tendre et un cours de tir au fusil pour les plus âgés. Je suis bien aise de dire que cette politique, si ma doctrine mérite ce nom, a été beaucoup discuté dans toute l'étendue du pays. Autant que j'ai pu m'en convaincre, tous les meilleurs journaux, qui réflètent plus exactement l'opinion publique, ont, presque sans exception, favorablement accueilli cette idée. J'ai cité une fois ou deux des extraits de journaux, mais je n'imposerai pas au comité de telles citations. Cependant, je crois pouvoir à bon droit lui rapporter quelques observations tombées de la bouche d'une personne aussi autorisée que l'est M. Goldwin Smith que personne n'accusera d'avoir un faible pour le militarisme. Pas plus tard que le 2 février, 1907, M. Goldwin Smith, écrivant au président de l'université de Cornell, se servait de ce langage:

Je ne saurais m'empêcher d'exprimer le plaisir que je ressens en constatant qu'on ne supprimera pas l'exercice militaire à Cornwall. L'instruction militaire est et sera probablement toujours indispensable à ceux qui ont mission de maintenir le bon ordre et de défendre la république. Je l'ai toujours prônée à Oxford. Dans notre cas, ce fut l'attitude sinistre de l'empereur des Français qui nous obligea d'appeler la nation sous les armes. Dans notre cas, il n'y a pas d'appel spécial, mais une nécessité générale et permanente. Il vous vient une affluence considérable d'immigrants étrangers, les uns de sources peu recommandables. En apparence, vous vous sentez incapables de fermer vos portes. Bientôt, vos grandes villes seront à peine américaines. Un nombre toujours croissant d'immigrants apportent avec eux du théâtre des luttes politiques et sociales d'Europe des tendances contraires aux principes de la civilisation américaine. En plus d'un endroit, il y a eu des troubles provenant de cette source. Il y a certainement lieu de désirer que, dans un moment critique nécessitant l'intervention de la troupe pour maintenir la paix publique la république se sente en sûreté sous l'égide, non seulement des soldats mercenaires, mais de ses loyaux sujets en général.

Voici encore un écrit du président Hadley, de Yale, citoyen très remarquable qui s'occupe des questions d'éducation. Je n'en citerai que quelques phrases:

Celui qui se prépare complètement à servir le public ne doit pas seulement accomplir son devoir en temps de paix, mais il doit être prêt à satisfaire aux exigences probables de la guerre. Parce que nous n'avons pas eu, depuis quarante ans, de guerre qui ait sérieusement mis à contribution les forces de la nation, il ne faut pas nous cacher la nécessité de nous préparer à faire face aux dangers d'un conflit international à l'extérieur et aux dangers encore plus grands de l'anarchie et des violences à l'intérieur. Si, aux endroits où vous vous établissez, il y a un corps de milice, réellement digne de ce nom, faites-en partie.

Il s'adressait aux jeunes gens du collège:

S'il n'y en a pas, tâchez d'en créer un. Il se peut que vous n'ayez pas à rien faire d'héroique en fait de service militaire. Je le souhaite sincèrement. Mais si vous êtes préparés d'avance à affronter le danger, vous serez moins exposés à ce qu'il se présente, et s'il se présente, vous serez prêts à accomplir le plus important de tous les devoirs publics —celui de protéger votre pays contre la ruine qui le menace.

Or, on a fait quelque chose en ce sens-là. Après que j'eus correspondu avec plusieurs des premiers ministres de différentes provinces et que je les eus tous visités, sauf deux, je crois, un décret fut rendu en conseil pour rendre exécutoire une convention intervenue entre le département de la Milice, représentant le ministère, et la province de la Nouvelle-Ecosse.

Je ne veux pas retarder le travail du comité en lisant cela, mais, en résumé, la convention est basée sur ceci: le gouvernement fédéral, par l'intermédiaire du département de la Milice et de la Défense s'engagera à fournir, choisis entre ceux qui composent sa milice, des instructeurs pour les écoles normales et pour les autres institutions de ce genre dans les différentes provinces.

M. HUGHES: Pourquoi ne pas choisir des experts dans les rangs de la milice ordinaire?

Sir FREDERICK BORDEN: Rien ne s'opposent à cela si nous n'avions pas maintenant une milice permanente. Nous payons ceux qui la composent, et j'ai cru qu'il était de bonne politique de retenir les services de ces gens-là en qualité d'instructeurs; en réalité, ce serait ainsi être utile à ceux qui composent la force permanente. On établira un corps spécial d'entraînement. Il importera aux miliciens de s'appliquer davantage, parce que, cela va sans dire, ils rece-

vront plus tard une solde plus élevée, et que leur situation pourra s'améliorer et devenir plus important. D'un autre côté, la province obligera les instituteurs à recevoir cette instruction et à subir un examen où ils démontreront qu'ils connaissent suffisamment les détails de la culture physique—cette règle devant s'appliquer aux instituteurs des deux sexes—et dans la pratique élémentaire de la carabine, cette règle ne devant s'appliquer, cela va sans dire, qu'aux hommes.

L'hon. M. FOSTER: Ne croyez-vous pas que les femmes peuvent tirer droit?

Sir FREDERICK BORDEN: Certes, il n'y a pas de raison au contraire, mais cela ne tombe pas autant dans leurs attributions. Les institutrices enseigneront la culture physique dans les écoles, car il est important que les jeunes filles pratiquant cette culture tout autant que les jeunes garçons. Si nous voulons que le Canada soit une nation forte, il nous faut des filles et des femmes pleines de santé et de vigueur, tout autant que nous avons besoin de jeunes gens et d'hommes robustes et de bonne constitution.

M. S. HUGHES: N'est-ce pas l'intention du département que les institutrices enseignent les rudiments des exercices militaires? C'est ce que l'on fait en Angleterre, même dans les écoles dirigées par les quakers.

Sir FREDERICK BORDEN: Oui, pour les enfants qui n'ont pas atteint l'âge de douze ans. Après avoir atteint cet âge de douze ou de treize ans, les garçons monteront à une classe supérieure où ils se trouveront sous la direction d'instituteurs. Quant à ces derniers ce sont eux qui donnent l'instruction aux garçons de treize ans et plus, et on leur accordera des commissions dans la milice ainsi qu'une légère rémunération, suivant la somme et le caractère de l'ouvrage qu'ils ont accompli.

L'hon. M. FOSTER: C'est grâce au progrès qu'ils auront accompli qu'ils obtiendront cette rémunération?

Sir FREDERICK BORDEN: Oui; on fera l'inspection par l'intermédiaire de la force permanente du département de la Milice. Des inspecteurs se rendront dans certaines parties du pays désignées d'avance, visiteront ces écoles, verront ce qu'on y fait, prendront les notes et feront rapport, et la gratification, quelle qu'elle soit—et elle ne devra pas s'élever à un montant considérable—sera adjugée, ainsi que mon honorable ami l'a laissé entendre, sur la preuve d'efficacité et sur celle du travail accompli. Je me demande s'il est nécessaire pour moi dde discuter plus longtemps cette question devant le comité, parce qu'il me faut m'occuper d'un grand nombre d'autres questions; cependant, cet aspect de la question est extrêmement intéressant; il me semble qu'il y a là une occasion des plus propices d'accomplir une œuvre importante pour le pays. De simples particuliers dépensent de l'argent dans le but d'aider à faire disparaître ou à vaincre le fléau de la tuberculose. J'estime que cela servira de moyens très efficaces pour prévenir cette maladie. Tout le monde le sait, la tuberculose peut être prévenue grâce surtout à des exercices convenables, et que si l'on enseigne à nos garçons et à nos filles de se tenir droits, de prendre les exercices voulus, de respirer le volume d'air frais nécessaire, et si on leur démontre l'importance de tous ces détails, les résultats de cette éducation seront des plus avantageux à la génération qui pousse, sans parler de la force sur laquelle nous pourrons compter et sur les moyens de défense dont nous pourrons disposer, s'il surgissait au Canada des troubles qui nous obligeraient de recourir aux armes. Prenons les garçons de treize ans aujourd'hui; dans cinq ans, d'après ce système, tous ceux qui sont physiquement doués sortiront de l'école ayant déjà subi un entraînement plus ou moins prononcé et, si la revue est bonne, ce seront d'assez bons tireurs. J'espère que dans la milice avant longtemps, au lieu d'avoir à faire la chasse aux recrues pour se rendre aux exercices annuels, recrues qui ne sont pas toujours des plus désirables, nous pourrons remplir les cadres de la milice active avec des jeunes gens qui sont sortis des écoles ou des collèges à l'âge de dix-huit ou de vingt ans, en leur permettant de s'enrôler pour trois ans, de suivre pendant trois ans également les exercices annuels, puis de faire partie de la réserve et d'organiser cette dernière de façon à ce qu'elle pourra se trouver sous les armes durant un jour chaque année. Dix ans après, si ce projet est accepté par les provinces—comme je l'espère et comme j'ai toute raison d'espérer qu'il le sera—nous aurons un système uniforme de culture physique, exercices élémentaires et de pratique du tir d'un bout à l'autre du pays, et nous pourrons compter des dizaines de milliers de jeunes gens qui fourniront un apport considérable à la défense du pays.

M. S. HUGHES: J'ai compris que le ministre disait que certains de ces jeunes gens-là avaient toutes les qualités qu'on exige des officiers au point de vue de la science militaire.

Sir FREDERICK BORDEN: Je voulais parler des instructeurs; ceux de ces derniers qui enseignent dans les écoles recevront des commissions.

M. S. HUGHES: Très bien.

Sir FREDERICK BORDEN: En réalité c'est la seule façon de payer leurs services. Mais avant de passer à une autre question, je devrais dire peut-être que si cela entraîne quelque dépense, elle devra être imputée sur le crédit voté pour les exercices annuels.

La somme sera minime et n'obérera pas beaucoup ce crédit.

Les crédits actuels indiquent une diminution si on les compare à ceux de l'an dernier. Mais je constate qu'on m'a critiqué presque autant, sinon plus, à cause de cette réduction, qu'on ne l'avait fait quand je demandais une augmentation de crédits aux mêmes fins. Je ne veux pas faire allusion à mon honorable ami de Victoria (M. Sam. Hughes), bien que d'après une remarque que je lui ai entendu faire ici même, il n'y a pas très longtemps, je pourrais redouter un peu la réponse qu'il pourrait faire à mon discours.

M. SAM. HUGHES: Il m'est impossible de rester ici et de répondre ce soir à l'honorable ministre.

Sir FREDERICK BORDEN: Je parle plutôt des gazettes qui semblent nous condamner, qu'importe ce que nous faisons.

L'hon. M. FOSTER: Vous faites allusion au "Globe", n'est-ce pas?

Sir FREDERICK BORDEN: Mon honorable ami (M. Foster) s'intéresse quelque peu à ce que publie ce journal. Je le soupçonne de lire très attentivement ce que publie cette gazette. J'avais dans l'esprit, entre autres journaux, le "Globe"; je n'avais pas l'intention de le mentionner spécialement, car je ne veux pas faire de la propagande à son égard. Mais il a fait allusion au crédit actuel d'une façon qui, à mon sens, ne démontre pas son intelligence. Cet article laisse entendre que ce serait la chose la plus facile au monde d'épargner un demi-million ou plus, si l'on retranchait ces crédits destinés à la milice permanente, ou à l'état-major formant les quartiers généraux ou à l'état-major de district, ou tout autre crédit qui n'est pas destiné aux exercices annuels, et ainsi de suite; l'auteur de cet écrit prouvant apparemment qu'il n'avait pas la moindre notion qu'un état-major et qu'une force permanente sont les parties essentielles de notre système de milice, et qu'il nous serait absolument impossible de mettre en pratique ce que nous avons conçu sans cet état-major et cette force permanente. L'organisation de la milice n'est pas basée sur un projet qui tient du hasard, non, puisque cette question a été étudiée avec patience et avec soin, et ce projet est le résultat des circonstances et des événements qui se sont produits au cours des quarante dernières années. Je n'ai pas inauguré un nouveau système; je me suis contenté de perfectionner celui qui existait, grâce à l'expérience acquise déjà, et j'estime que si ce système n'est pas parfait, le département a travaillé grandement pour atteindre cette fin. Cependant, des gens qui ne connaissent absolument rien de cette question, et qui me semblent agir comme s'ils ne voulaient pas se renseigner dans la crainte de ne pouvoir porter des accusations aussi absurdes, posent aux critiques et disent aux département de la Milice et à ses fonctionnaires qui sont des hommes connaissant à fond ces questions par l'expérience qu'ils ont acquise, qu'on devrait retrancher de ces crédits un demi-million pris ici et là. La politique du ministère de la Milice, telle que je l'ai expliquée à maintes reprises ici même, est celle-ci: nous devrions avoir comme première ligne de défense, si cela était nécessaire, 100,000 hommes prêts à entreprendre la campagne; plus tard nous pourrons compter sur une autre ligne de 100,000 hommes également. Mais les Solomons de la commission du service civil nous ont parlé de la grande découverte qu'ils avaient faite. Ils ont dit que le département de la Milice a assez d'états-majors de quartiers généraux et de district et que la force permanente est suffisante pour une armée de 100,000 hommes. Nous avons . . .

L'hon. M. FOSTER: La commission du service civil a été instituée par vous.

Sir FREDERICK BORDEN: Non pas par moi, mais je suis responsable, cela va sans dire. Les commissaires ont fait cette découverte. Mais s'ils s'étaient donné la moindre peine de lire les rapports déposés chaque année sur le bureau de la Chambre, ou d'interroger quelqu'un des fonctionnaires, ils auraient appris quelle politique suivait le département de la Milice à propos de cette dernière. Pour mettre à exécution ce plan général, il fallait un plan d'organisation très bien défini. Peut-on supposer qu'on puisse faire disparaître la moitié de l'état-major, pour le rappeler ensuite un an ou deux après quand il y a un peu plus d'argent dans le Trésor ? Croit-on qu'on peut congédier cete force permanente à laquelle on s'est engagé par convention solennelle de payer la nourriture et le vêtement durant trois ans? Peut-on leur dire d'aller vaquer à leurs affaires parce qu'il faut épargner un demi-million de dollars? Celui qui s'enquiert des faits, ou qui sait ce qu'il écrit ou ce dont il parle, n'avancerait jamais chose aussi absurde. Ce qu'il faut faire, c'est de trouver ce à quoi cette économie préjudiciera le moins, et de réaliser des deniers avec cela. C'est précisément ce qu'on a fait. Je regrette beaucoup la nécessité où nous nous sommes trouvés d'opérer cette réduction. Je regrette cela non pas tant à cause des crédits que j'aurais soumis mais parce que les affaires générales du pays ainsi que le développement de ce dernier indiquent une diminution dans le revenu du dernier exercice. J'espère que cet état de choses ne se prolongera pas, mais que le revenu atteindra bientôt son chiffre habituel. Mais il nous faut considérer que le revenu décroît, que l'année prochaine il sera probablement de douze ou de quatorze millions—si ce sont là les chiffres réels, je

laisse cela à l'honorable ministre des Finances—moins élevé que celui de cette année. Je m'en rapporte au ministre des Finances, qui a dit qu'il fallait absolument réduire considérablement les dépenses dans notre département.

M. SAM. HUGHES: Le ministre (sir F. Borden) approuve-t-il la politique du Gouvernement jusqu'à vouloir accentuer le malaise général en réduisant davantage les dépenses de l'administration?

Sir FREDERICK BORDEN: Je ne puis discuter cette question à présent. Mais le département de la Milice est appelé à contribuer sa quote-part à cette réduction. J'étais assuré que la milice active de tout le pays, qui est composée des forces vives de la population, consentirait, pour un an au moins, à se priver d'une partie de ses exercices annuels, afin de pouvoir effectuer notre part de l'économie requise. Je n'anticipe pas d'inconvénients bien sérieux à l'exécution des exercices annuels comme je les désire. Je crois qu'en tenant, cette année, certains exercices aux quartiers généraux des divers régiments, ce qui est à désirer de temps à autre, et ce qui n'est pas arrivé depuis treize ans, et qu'en autorisant ces exercices aux régiments seuls qui se sont montrés zélés dans un passé récent, et auxquels ces exercices seraient surtout utiles, je crois, dis-je, que par ce moyen, et en permettant aux régiments qui ne se sont pas montrés beaucoup empressés pour leurs exercices, de se reposer pendant une autre année, en attendant que nous rétablissions l'équilibre financier, nous économiserons une partie considérable des frais de transport.

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

Reprise de la séance.

2e LECTURE

De deux projets de loi d'intérêt privé:

Le 1er (n° 78), déposé par M. Conmee, constituant en corporation la compagnie du chemin de fer de Supérieur à l'ouest d'Ontario;

Le 2e (n° 92), déposé par M. Geoffrion, concernant les brevets d'invention de la Hart-Otis Car Company.

REPRISE DE LA DISCUSSION DES SUBSIDES.

Le tableau des projets de loi d'intérêt privé étant épuisé, la Chambre passe à la discussion des subsides.

L'hon. sir FREDERICK BORDEN (ministre de la Milice et de la Défense): Monsieur le président, je parlais à six heures, de la réduction du crédit affecté aux exercices anuels, et je n'ai qu'un mot à ajouter à ce que j'ai dit, crainte d'avoir laissé l'impression qu'il n'y aura pas d'exercices annuels. Une telle impression serait complètement fausse, car il y aura probalement cette année le nombre accoutumé de camps annuels, mais l'effectif régimentaire ne sera pas aussi considérable; sans compter qu'un certain nombre de régiments feront probablement leurs exercices à leurs quartiers généraux.

Afin de ne pas perdre de temps, et d'exposer la situation actuelle de la la milice sous son véritable jour devant le comité et devant le pays, j'ai fait préparer un mémoire qui traite de la milice et de son état actuel; ce document a été distribué à la députation. Je discuterai au fur et à mesure les points saillants de cet exposé. Le document a été préparé par la personne la plus capable dans le pays, voire au monde, sur une question de ce genre. Je l'ai lu et relu avec lui cinq ou six fois, pour y apporter les corrections et modifications voulues. Je crois qu'on le trouvera instructif et que tous les députés le liront et l'étudieront, et que les journaux du pays se feront un devoir de le citer copieusement. Afin de ne pas prolonger outre mesure mon discours, je demanderai au comité, monsieur le président, de donner ce document au hansard, pour l'y inscrire comme partie de mon exposé annuel. Je pourrai ainsi faire diligence et sauver du temps, en me reportant à chaque paragraphe, sans avoir à les lire au long.

Milice et Défense.

Mémoire concernant le budget de dépenses pour 1909-1910 (y compris le budget supplémentaire pour 1908-1909 à être déposé—voir paragraphe 6.)

1. Comme tous les autres départements du service public, le département de la Milice et de la Défense s'est trouvé forcé par les circonstances de préparer ces crédits pour l'exercice 1909 d'après les restrictions que lui impose la réduction des recettes de l'Etat.

2. Bien que nous espérons que la gêne financière actuelle ne soit que passagère, néanmoins, nous avons cru qu'il était sage de prévoir la possibilité de sa continuation. C'est pourquoi le ministre de la Milice a cru à propos de donner plus d'explications que d'habitude, sur les crédits de la milice, dans le présent mémoire.

3. Un fait qui, probablement, a échappé à l'attention d'un nombre assez considérable de membres du Parlement, et qu'ont sans doute ignoré ceux qui critiquent dans les journaux le département de la Milice, c'est que ce département ayant pris la responsabilité de pourvoir entièrement dans son budget, à la défense d'Halifax et d'Esquimalt, c'est-à-dire depuis l'exercice 1907-1908 inclusivement, les dépenses de cette administration n'ont pas augmenté, mais au contraire, accusent une diminution.

4. Cette assertion est facile à établir par le tableau suivant, qui donne un détail des crédits que le Parlement a voté pour les différents services, à commencer avec l'exercice 1904-1905 et terminant avec l'exercice 1909-10. L'on se rappellera que de l'exercice 1904-1905 date le régime de la réorganisation de la mi-

lice. Le conseil de la milice fut institué dans le mois de novembre 1904, et ce n'est que le 30 juin 1905 que la réorganisation de notre état-major et de notre système administratif, basé sur le mode en usage dans l'armée impériale, fut complètement effectuée.

5. Au cours de l'exercice 1905-1906, l'Etat prit la responsabilité de pourvoir à la défense d'Halifax et d'Esquimalt, et nous commençames à prendre possession de ces places fortifiées des mains des autorités impériales. Le transfert fut virtuellement complété au cours de l'exercice 1906-1907 (un exercice de neuf mois seulement), et l'effet complet de cette mesure sur les recettes de l'Etat, au point de vue financier, y compris la quittance de toutes les obligations du gouvernement impérial en vertu de la convention, apparut pour la première fois dans le budget du département pour 1907-1908, et il y fut prévu.

Service.	1904-5.	1905-6.	Neuf mois, 1906-7.	1907-8.	Votés, 1908-9.	Requis, 1909-10.
	$	$	$	$	$	$
Exercices annuels	669,724	809,924	924,378	1,084,499	1,305,000	860,000
Accoutrements et nécessaires	179,943	429,727	274,510	399,919	450,000	375,000
Contingents	10,440	14,191	13,694	21,643	31,000	25,000
Droits de douane	.....	.....	71,803	143,622	115.000	100,000
Défense d'Esquimalt	109,987	179,256	.....	.....	.....	.....
Arsenal national	150,563	215,037	224,401	341,083	290,000	300,000
Services du génie	205,800	254,427	275,587	325,913	316,812	275,000
Subventions aux associations	49,100	45,825	45,240	49,278	55.000	55,000
Entretien des propriétés du département.	49,854	50,523	38,433	70,062	75,000	75,000
Solde et allocations—						
Personnel de l'état-major général	46,519	46,991	33,782	58,797	60,923	60,923
Personnel des états-majors de district et de commandement	45,551	73,719	64,234	77,271	83,077	83,077
Troupe permanente	477,571	*1,055,099	845,504	1,401,271	1,378,000	1,350,000
Milice active attachée pour le service	42,552	42,593	27,913	40,127	42,000	44,000
Allocations à la milice active	56,760	122,864	44,235	70,239	100,000	102,000
Gardes d'honneur, etc	8,911	5,289	4,543	6,025	6,000	6,000
Montant de la solde et des allocations.	677,864	1,348,495	1,020,211	1,653,739	1,670,000	1,646,000
Impressions et papeterie	24,541	28,805	26,306	47,570	45,000	40,000
Approvisionnement et fournitures	165,190	463,668	274,941	424,987	430,000	400,000
Collège Militaire Royal	86,478	86,243	68,897	92,145	108,500	96,000
Traitements et gages	64,984	72,003	67,063	98,979	100,000	80,000
Service topographique	11,246	15,518	17,760	23,716	30,000	25,000
Transport et fret	54,783	84,856	54,965	109,980	112,500	100,000
Approvisionnements de guerre	74,708	174,980	124,912	†554,200	285,000	335,000
Crédits divers	21,240	2,046	8,401	35,227	8,863	4,550
	2,636,445	4,272,524	3,331,504	5,476,583	5,427,675	4,791,550
Paie du G. I. et autres	14,699	21,600	16,200	21,600	21,600	21,600
Fonds du capital—Armes, munitions, etc.	1,299,964	1,299,876	975,283	1,297,905	1,300,000	1,300,000
Total	3,951,108	5,594,000	4,322,987	6,796,088	6,749,275	6,113,000

* Y compris $200,000 pour payer les troupes impériales. † Y compris $250,000 pour les approvisionnements et fournitures laissées par les troupes impériales.

NOTE.—Les montants indiqués dans l'avant-dernière colonne, comme ayant été votés en 1908-1909, donnent les totaux des divers crédits votés après la revision, conformément aux crédits supplémentaires de 1908-1909 à être déposés.

Ces crédits supplémentaires n'ajouteront pas au budget, mais réduiront de $85,000 le crédit affecté aux droits de douane, de $60,000 le crédit affecté à l'arsenal national, de $90,000 le crédit affecté aux services du génie, de $65,000 le crédit affecté aux approvisionnements de guerre, mais ils augmenteront le crédit affecté aux exercices annuels de $105,000, de $170,000 celui de la solde et des allocations, de $12,500 celui du Collège royal militaire, de $12,500 celui des transports, le total des augmentations compensant celui des réductions.

6. Le tableau qui précède donne en détail les crédits votés chaque année, et montre en conséquence l'effet de la prise de possession des fortifications d'Halifax et d'Esquimalt au point de vue financier, mais il faut tout de même remarquer que ce n'est qu'aujourd'hui que se fait sentir en son métier l'effet du changement dans le mode d'administration inauguré en 1904-1905. Le mode en usage avant cette date rendait excessivement difficile le calcul exact, dans le budget des dépenses de chaque exercice, du montant qui serait requis pour faire face aux différents service, de la milice au cours de l'exercice. Il est possible, avec notre nouvelle méthode, de contrôler et de vérifier beaucoup plus étroitement les dépenses.

On voit l'effet du changement dans les faits suivants: Les crédits supplémentaires, de 1906-1907 (pour neuf mois seulement) pour réajuster ceux de 1908-1909, ne sont pas une somme additionnelle, mais un simple réajustementdes sommes déjà votées. Dans les crédits de 1909-1910, le seul item au sujet duquel on ne pourra peut-être pas s'exempter de demander un crédit supplémentaire, est celui des exercices annuels. Il est évident que la somme requise pour les exercices annuels de la milice active, dépend du nombre précis d'hommes qui se présentent pour faire les exercices. Il est évident également que la politique du département doit être d'inciter autant de soldats que possible à faire l'exercice chaque année. Il est conséquemment impraticable de calculer exactement la somme qui sera requise, tant que nous ne connaîtrons pas exactement le nombre d'hommes qui se présenteront pour faire les exercices annuels et qu'il faudra payer. Il est donc inévitable, en rapport avec les crédits ordinaires des exercices annuels, malgré toutes les précautions que l'on peut prendre pour ne pas dépasser la somme votée, et bien que l'on se propose d'adopter pour l'exercice 1909-1910, certaines mesures qui devraient avoir pour résultat une économie substantielle, comparée aux budgets précédents, il sera nécessaire, néanmoins, de demander quelques crédits supplémentaires.

7. On verra par le tableau "A" ci-dessus que les principales augmentations, depuis 1904-1905 se sont produites dans les item suivants:

Exercices annuels; habillements et effets d'équipement nécessaires; droits de douane, arsenal fédéral; service du génie; propriétés militaires; état-major et commandants de district; paie de la force permanente; allocation pour la milice active; provisions et approvisionnements; transports et magasins militaires.

8. Un examen de ces items nous montre que l'augmentation dans le coût des exercices annuels a été due simplement, premièrement à l'augmentation considérable dans le nombre des soldats qui ont suivi les exercices annuels; secondement, à la paie d'après la valeur; troisièmement, à l'addition de quatre jours supplémentaires d'exercices pour l'artillerie. Il est bon, cependant, de remarquer que dans la somme requise pour les exercices annuels de l'année courante 1908-1909, savoir: $1,305,000, il y a environ $230,000 dont la dépense a été causée directement par le transport à Québec, pour les fêtes du troisième centenaire, en 1908, de 10,000 à 11,000 miliciens, qui auraient exécuté leurs exercices annuels ailleurs et ont été ajoutés au 2,000 hommes de troupe appartenant au commandement de Québec, et qui ont fait leurs exercices annuels tous ensemble. Si ces $230,000 étaient déduits de ce crédit, car cette dépense n'appartient pas réellement aux exercices annuels, la dépense totale pour les exercices de 1908-1909 ne serait plus que de $1,075,000.

L'augmentation continue dans le nombre de volontaires qui, chaque année, suivent les exercices, est très consolante. En 1895-96, 19,000 soldats seulement et 1,125 chevaux, ont pris part aux exercices annuels; en 1898, 25,296 hommes et 2,478 chevaux; en 1903-1904, 32,500 hommes et 7,892 chevaux, tandis qu'en 1908-1909, il n'y a pas eu moins de 47,500 soldats et officiers, et 8,500 chevaux qui ont pris part aux exercices.

9. On voit par ce qui précède, supposant que le même nombre de soldats de la milice active prenne part aux exercices de 1909-1910, et aux mêmes camps, il y aurait, dans ce crédit, un découvert de $215,000 environ. Mais dans un but d'économie on se propose, pendant la prochaine saison des exercices, de faire exercer certains corps de la milice active, non pas dans les campements régionnaux, mais chaque corps à son chef-lieu respectif, plus spécialement les corps qui sont plus éloignés du terrain de campement où ils ont habitude de se rendre et dont le transport, conséquemment coûte plus cher. Personne ne met en doute les avantages qu'on retire d'exercer plusieurs troupes ensemble sur de vastes terrains de campement. Les soldats voient comment d'autres corps font l'exercice; ils peuvent faire usage des champs de tir et obtenir une meileure instruction militaire; il se développe parmi eux un esprit d'émulation qui a pour résultat de produire une amélioration générale. D'un autre côté, la parade, de temps autre, des régiments locaux dans leur propre localité, tend à encourager le recrutement et à développer un orgueil local . On fera, cette année l'expérience des exercices locaux, afin de voir quel résultat on aura.

On empêchera certains corps qui sont présentement un peu désorganisés de venir aux camp, tant qu'ils n'auront pas donné la preuve qu'ils sont en état de profiter de l'instruction qu'on y donne; on prendra aussi des mesures pour que chaque corps ne soit composé que d'hommes capables de prendre part aux exercices. Ces différentes mesures, jointes à d'autres économies que l'on a en vue, devraient maintenir la dépense dans les limites de ce crédit.

10. Au sujet des habillements et effets d'équipement nécessaires, il est évident que, bien que la dépense varie dans une certaine mesure d'une année à l'autre, l'augmentation générale dans le nombre des miliciens et de ceux qui prennent part aux exercices fait monter ou baisser la dépense.

11. L'augmentation dans les droits de douane peut être mise de côté, vu que c'est simplement un échange d'argent entre un ministère et un autre.

12. L'augmentation du crédit pour l'arsenal du Canada est due au besoin plus grand d'ammunitions pour les fusils, et au fait que l'arsenal fabrique maintenant des boulets de 12 livres, que nous achetions auparavant en Angletere.

13. L'augmentation dans le service du génie vient de l'entretien des propriétés militaires qui sont aujourd'hui en plus grand nombre, spécialement l'entretien des champs de tir et des terrains de campement, et aussi aux soins et à l'attention supplémentaires que l'on donne maintenant aux édifices militaires; on les répare aussitôt que la chose est nécessaire, au lieu de les laisser se détériorer comme auparavant, lorsque l'on retardait les réparations jusqu'au moment où l'on ne pouvait plus se dispenser de les faire, système que le département s'était vu obligé d'adopter à cause de l'effectif restreint du corps de génie.

14. L'une des augmentations dans les crédits de la milice qui ont été le plus criti-

qués en certains quartiers est celle des états-majors généraux et de districts, qui s'est élevée de $92,000 qu'elle était environ en 1904-1905 à $144,000 pour le présent exercice. Ce fait s'explique par les conditions qui existaient avant 1905. Le personnel qui reposait sur un système depuis longtemps décrépit n'avait jamais été remodelé pour se conformer aux conditions modernes, et n'avait ni l'effectif nécessaire, ni la formation propre. Plusieurs commandants généraux avaient insisté sur l'absolue nécessité d'avoir un nombreux état-major d'expérience et à plusieurs reprises avaient insisté sur la nécessité de donner aux troupes qui ne pouvaient faire les exercices que pendant un court espace de temps, des instructeurs choisis parmi des officiers formés. Comme résultat de l'insuffisance numérique du personnel, presque tous les règlements étaient tombés en désuétude, et bien que l'on connût le gaspillage qui se faisait on ne pouvait y mettre fin. Il était absolument impossible de répondre promptement à la correspondance qui s'accumulait aux états-majours généraux, et dans les commandements de districts; un très grand nombre de questions concernant les exercices, l'équipement et l'organisation des troupes demandaient à être réglées, mais on ne pouvait seulement pas les étudier.

15. L'augmentation en question dans le personnel des états-major et commandements de districts, est le résultat de la réforme qui était devenue nécessaire. Il était évident qu'aucune milice n'ayant que le petit nombre d'officiers que le nôtre avait avant 1905, ne pourrait jamais entrer en campagne, et ce qui est plus difficile et plus important, faire face à l'ennemi, et lorsque le départ des troupes impériales d'Halifax et d'Esquimalt nous a privé des officiers d'état-major, sur lesquels nous prenions dans cas de besoin le cas devint plus urgent. Les officiers d'état-major étaient trop peu nombreux pour remplir leurs fonctions d'une façon régulière encore moins d'adopter les règles en vigueur dans l'armée impériale, bien qu'il fût évidemment absolument nécessaire, si les troupes canadiennes devaient jamais être appelées à combattre côte à côte avec les troupes impériales dans un cas de grand danger national, dans le cas, par exemple, où l'intégrité du territoire canadien serait menacée, que nos troupes fussent organisées de la même façon et suivant les mêmes règlements que l'armée impériale. Il a donc fallu en même temps que l'organisation du conseil militaire et des états-majors généraux d'entreprendre de changer le mode de travail dans les divers commandements de districts. Le travail s'y fait maintenant d'après une méthode identique à celle suivie par l'armée impériale, la seule différence entre les deux est due chez nous à ce que l'effectif de notre milice est moindre.

Il ne peut y avoir de doute que cette augmentation de dépenses, qui est faite, il faut bien se le rappeler, presque entièrement dans les intérêts de la milice active, prise comme corps distinct de la force permanente, a été pleinement justifiée par la valeur que cette milice a atteinte et qui lui prmettra d'entrer en campagne si c'était nécessaire.

Il est peu-être bon de noter que dans ce crédit sont comprises plusieurs dépenses qui dans les budgets précédents apparaissaient sous d'autres titres. Par exemple, plusieurs fonctions qui autrefois aux camps d'exercices annuels étaient remplies par des officiers temporaires, lesquels étaient payés sur les sommes votées pour les exercices annuels; ces officiers faisaient de leur mieux, mais n'en connaissaient guère plus que les soldats auxquels ils étaient supposés enseigner. Outre cela, tous les payeurs et les commis dans les districts militaires étaient des civils, qui étaient payés sur les sommes votées pour le service civil, mais qui ont été remplacés depuis par des militaires, qui seront obligés d'entrer en campagne en cas de guerre, tandis que les autres ne l'étaient pas.

16. Un point que les critiques de l'augmentation dans le nombre des officiers d'état-major ont toujours oublié, est que dans le cas où le pays aurait besoin de mettre un grand nombre de soldats en campagne, les cadres des différents corps de la milice active seraient immédiatement remplis par des hommes nouveaux, et les unités passaient de l'état de squelette en temps de paix, à l'effectif nécessaire en temps de service actif.

17. Ainsi un bataillon d'infanterie serait porté de 400 à 1,000 hommes de tous grades Un régiment de cavalerie de 320 à 600 hommes de tous grades, et il en serait ainsi des autres armes. Le résultat serait que les cadres de la milice actuelle, au lieu de ne compter que 57,000 hommes, comme dans les temps ordinaires, atteindraient un total d'environ 100,000 hommes.

18. Il est évident qu'un nombre raisonnable d'officiers bien disciplinés est absolument nécessaire, si l'on veut qu'un corps de milice comme le nôtre soit bien discipliné, et que se borner à maintenir juste le minimum nécessaire en temps de paix serait le meilleur moyen à prendre pour que tout aille de travers lorsque le temps viendra de mettre en campagne toute la milice. Voilà pourquoi tous les commandants généraux au Canada pendant les dernières dix-sept années, ont, sans exception, insisté sur la nécessité d'augmenter l'effectif de nos états-majors.

19. En 1904, à part quatre lieutenants d'état-major employés à des travaux topographiques militaires, le personnel se composait de 9 officiers. Le premier janvier 1909, à part trois lieutenants employés à des travaux topographiques, le personnel était de 51, ce qui comprenait tous les officiers des états-majors et des commandements de districts. Comme l'effectif de la milice, y compris la force permanente, s'est élevé dans l'intervalle, de 47,423 à 57,718, et que le service des garnisons à Halifax et Esquimalt a nécessité au moins trois nouveaux officiers, on verra que l'augmentation de l'effectif des états-majors a été proportionnée bien juste à l'augmentation totale de la milice.

20. Le crédit suivant de certaine importance qui a augmenté depuis 1904-1905, est la paie de la force permanente, qui de $477,571 qu'elle était en 1904-1905, s'est élevée à $1,401,271, en 1907-1908, et à $1,378,000 pour l'exercice courant, mais qui sera de $1,350,000 pour l'exercice 1909-1910.

21. Cette augmentation est due entièrement à trois cause: a) l'augmentation de paye accordée à tous les officiers, sous-officiers et soldats de ces corps en 1904-1905, mais votée en partie seulement, dans le budget de cet exercice-là, l'expérience a prouvé que cette aug-

mentation était absolument nécessaire pour maintenir l'effectif au chiffre voulu; b) l'augmentation d'effectif de la force permanente rendue nécessaire par le transfert des forteresses d'Halifax et Esquimalt au gouvernement du Canada, et la nécessité d'y placer des garnisons.

Le nombre additionnel d'officiers et soldats requis pour ces garnisons est d'environ 1500, à part certaines autres additions devenues nécessaires à d'autres endroits, afin d'être en état de fournir des remplaçants, ce qui porte l'effectif à environ 1,600 hommes de tous grades. On remarquera que nos garnisons sont beaucoup plus petites que celles que le gouvernement impérial tenait à Halifax et à Esquimalt, et pour le maintien desquelles il dépensait $1,750,000; c) augmentation des effectifs du génie et des services auxiliaires, tels que le corps d'intendance, le corps de santé, le corps de l'artillerie et celui des payeurs, augmentation nécessaire pour suffire au service de l'effectif plus nombreux de la milice active, tant pour l'instruction que pour obtenir la valeur nécessaire en temps de guerre.

22. Afin que le corps permanent pût avoir toute l'effectivité voulue, il a fallu l'élever à 3,311 hommes de tous rangs pour 1908-09, mais il a été impossible de porter les fonds nécessaires au budget et l'effectif fut en conséquence abaissé à environ 3,000 hommes de tous rangs. Pour 1909-10, l'effectif provisoire est de nouveau abaissé à 2,905, soit une réduction de solde, etc., de $51,000 pour 1907-08, et $28,000 pour 1908-09.

23. La situation de l'effectif permanent en regard de la milice active a été mal comprise, soit au parlement et en dehors, et il serait peut-être, par conséquent, désirable d'en exposer les devoirs un peu plus au long.

24. L'effectif permanent existe pour quatre objets:

1) Prêter appui au pouvoir civil advenant qu'il y ait des troubles d'ordre extérieur.

2) L'instruction de la milice active.

3) Fournir des garnisons aux places fortes du Canada: Halifax, Québec, Esquimalt.

4) L'équipement, l'approvisionnement, le transport, etc., de la milice active quand elle entre en campagne.

25. Pour ce qui est du premier objet, c'est là un devoir partagé avec le reste de l'effectif militaire auquel il appartient, bien que, depuis peu, ces charges aient incombé presque entièrement à ce dernier effectif.

26. En ce qui concerne l'instruction de la milice active, il est évident que c'est là un devoir de la plus grande importance, et l'effectif permanent est le premier à le reconnaître lui-même. La grande difficulté est que, par suite de la grande étendue du pays, il faut répartir les hommes dans un grand nombre de stations détachées, et ou le petit nombre d'hommes disponibles, les différentes unités se sont trouvées nécessairement être si faibles qu'il leur a été très difficile de se décharger de leurs devoirs dans la manière et dans l'étendue que l'on attendait.

27. Ainsi, par exemple, on fait appel à une compagnie d'infanterie ou à un escadron de cavalerie, s'élevant en tout à moins de 100 hommes, pour s'occuper non seulement des divers détails qui constituent pour ainsi dire l'économie interne d'une maison militaire, pour l'avantage des officiers et des hommes de la milice active, mais on exige aussi qu'ils instruisent ces derniers de telle sorte que ceux-ci puissent à leur tour instruire les miliciens de leur région dans tous les devoirs dévolus à un régiment de cavalerie ou d'infanterie respectivement, y compris le commandement de ces corpsûdevoirs que cette compagnie ou cet escadron même n'a jamais été en mesure d'exercer. La milice en général ne se rend peut-être pas compte à quel point il est difficile pour un officier, qui n'a jamais eu lui-même le commandement d'une centaine d'homme, de montrer à un autre officier comment s'y prendre pour commander et tenir en main, disons un régiment, qui en temps de guerre comprendrait 1,000 hommes pour l'infanterie et 600 hommes pour la cavalerie, et qui en temps de paix s'élèverait à 300 ou 400 hommes. Mais c'est là cependant la tâche que l'officier de l'effectif permanent est forcé d'entreprendre.

28. La milice active a toujours désiré recevoir un supplément d'instruction militaire, et surtout a toujours désiré que cette instruction lui fût plus accessible. On en a la preuve par les nombreuses demandes faites pour des écoles provisoires dans des localités centrales. Et il est évident qu'il doit être souvent très difficile à un homme occupé, qui pourrait cependant devenir un officier de mérite, de trouver le temps nécessaire pour se rendre dans un endroit éloigné afin d'y recevoir son instruction militaire. Les unités permanentes ont fait tous leurs efforts afin de faire disparaître cette difficulté.

29. Il est donc évident que cette partie de l'effectif permanent, qui est maintenue pour des fins d'instruction, ne peut pas être réduite si on veut que ses devoirs soient remplis de façon satisfaisante. Au contraire, il faudrait plutôt en augmenter le nombre.

30. En ce qui concerne les garnisons des places fortes déjà nommées, il ne faut pas oublier que le Canada, en 1905, s'est engagé vis-à-vis le gouvernement impérial à assumer la responsabilité de la défense d'Halifax et d'Esquimalt, savoir, 1,600 sur 3,000, est employée à cette fin seulement. Naturellement, les troupes de ces garnisons sont aussi utilisées pour l'instruction des corps avoisinants de la milice active. A venir jusqu'à présent, il n'y a aucune indication que le pays désire se départir de l'attitude prise à cet égard.

31. En ce qui concerne le quatrième objet, il est évident que si la milice, en son entier, avait à entrer en campagne, il faudrait élever à un chiffre encore beaucoup plus considérable les services chargés de l'équipement, de l'approvisionnement, du transport et de la solde des troupes, ainsi que les services d'ambulance. Parmi ces services, le corps d'artillerie qui est chargé de l'équipement et le corps des payeurs qui est chargé de la solde, ne sont pas représentés dans les rangs de la milice active. Et les unités de la milice active des autres services, bien que leur tâche ait toujours été accomplie de façon très satisfaisante, ne manqueront certainement pas d'admettre que leur nombre est absolument insuffisant. Afin de faire face à cela, l'intendance de l'armée permanente, le service ambulancier de l'armée permanente et les corps d'artillerie et des payeurs devront être tenus à leur plus haut degré d'effectif.

32. En dehors de tout cela, il y a des devoirs

Sir FREDERICK BORDEN.

à la charge d'une armée en campagne qui n'existent pas en temps de paix, et qui ne peuvent être remplis que par des soldats entraînés. Ainsi, par exemple, il y a la police militaire, soit à pied ou à cheval, l'organisation des dépôts et l'instruction des recrues, les dépôts de remontes, les conducteurs et ainsi de suite.

33. Des raisons suffisantes ont été données pour démontrer que ce serait une faute de réduire le chiffre de l'effectif permanent. En dehors des additions faites aux garnisons d'Halifax et d'Esquimalt, et afin de faire face aux besoins du service de la milice active, il n'y a eu pour ainsi dire aucune augmentation depuis plusieurs années.

34. Le même malentendu existe au sujet du coût réel de l'effectif permanent comme au sujet de ses devoirs. C'est l'habitude des critiques hostiles, surtout ceux qui écrivent dans les journaux, de citer tout le crédit voté pour solde et allocations comme étant applicable seulement à l'effectif permanent; ou à l'état-major et à l'effectif du corps permanent, et aucunement à la milice active.

35. Si on veut bien se reporter au crédit détaillé dans le tableau, on s'aperçoit au premier coup-d'œil que, sur le montant entier de $1,646,000, il n'y a pas moins de $152,000 qui sont payables exclusivement à la milice active, et qu'il y a en outre $144,000, représentant le coût de l'état-major permanent, dont la plus grande partie est absorbée pour les besoins de la milice active. Les districts militaires 4, 5, 12 et 13 ne contiennent aucune unité permanente. Là même où des unités permanentes sont aussi stationnées dans le même district, des officiers d'état-major d'expérience rapportent qu'au moins les trois cinquièmes du travail qui passe entre leurs mains, ont trait à des questions concernant la milice active et n'ayant aucune relation avec l'effectif permanent.

36. Ces deux sommes déduites du total, $1,350,000 représentent le total de la solde et des allocations des corps permanents.

37. Mais les critiques persistent à ignorer que les services à départements, comme on les appelle, c'est-à-dire l'intendance de l'armée permanente, le service ambulancier de l'armée permanente, les corps canadiens, les corps à solde de l'armée, les commis militaires de l'état-major, sont surtout destinés à répondre aux exigences de la milice active, et ces corps réunis coûtent au moins $350,000 par année.

38. En tenant compte de ces points, l'on verra que, à part les augmentations provenant de la nécessité de tenir une garnison à Hailfax et à Esquimalt, l'augmentation de l'effectif permanent n'est pas aussi marquée que celle de la milice active qu'il est obligé d'instruire et de contribuer autrement à maintenir.

39. Les articles suivants du crédit ont trait à la solde des officiers et des hommes de la milice active attachés à la milice pour des fins d'instructions, et aux allocations de la milice active. Ils accusent tous deux des augmentations, augmentations considérables dans le dernier, résultant d'augmentations faites il y a deux ans dans les allocations relatives aux soins des armes, à l'enseignement de l'exercice, etc.

40. L'augmentation du crédit relative aux approvisionnements et fournitures est presque entièrement due à l'augmentation de l'effectif permanent, et elle y est proportionnée.

41. L'article des salaires et gages accuse une augmentation directement due à l'augmentation du nombre des propriétés militaires, d'édifices et de champs de tir sous soin.

42. Le crédit relatif au transport et au fret, est un de ceux auxquels depuis plusieurs années l'on a fréquemment et peut-être inévitablement, attaché moins d'importance qu'ils ne le méritaient. Cela a eu pour effet de faire payer à même le crédit de l'année suivante, plusieurs dettes contractées pendant l'année courante. Toutefois, cela était dû en partie à ce que les grandes compagnies de transport attendent souvent, pour envoyer leurs états de compte, que les crédits concernant l'exercice auquel ces comptes se rapportent, soient devenus caducs.

43. On pense maintenant qu'il n'y aura plus d'arrérages et que les mêmes difficultés ne se représenteront plus. L'augmentation est encore due à ce que le transport de l'équipement, des marchandises, etc., fournis aux corps de la milice active et aux garnisons permanentes a augmenté.

44. La dernière augmentation des crédits imputable sur le revenu, est celle qui se rapporte aux provisions de guerre, et est pour ainsi dire entièrement due au transport opéré à Halifax et à Esquimalt et à l'augmentation du nombre d'hommes faisant partie de la milice active. Il serait évidemment absurde de maintenir des troupes sans pourvoir à leur équipement et sans leur fournir les armes et munitions de guerre convenables.

45. Au sujet des augmentations auxquelles il a été fait alusion, il ne faudrait pas oublier que, dans presque tous les cas, elles proviennent plus ou moins de ce que le travail, en général, est de mieux en mieux rétribué et à ce que, au Canada, les choses nécessaires à la vie coûtent cher.

46. Il est à propos de dire un mot du crédit imputable sur le capital. Ce crédit est devenu nécessaire parce qu'il faut armer la troupe de canons et de carabines nouveau mode, chose qui ne saurait être différée davantage, parce qu'il faut acheter des fusils, des champs de tir, des terrains où établir des camps, et parce qu'il faut créer une réserve d'habillements, de harnachements, d'équipement, etc., pour les nouvelles troupes qu'il faudrait mobiliser en cas d'urgence.

47. Le réarmement est coûteux, mais absolument nécessaire. On y procède à l'heure qu'il est et il faudrait l'achever et opérer la transaction aussitôt que possible; mais il n'est pas probable que nous puissions nous dispenser de cette partie du crédit, d'ici à plusieurs années.

48. Nous croyons que la Chambre jugera bon que ce mémoire se termine par un résumé de notre situation au point de vue militaire, telle qu'elle se présente au Gouvernement.

49. La députation se souviendra que, dans plusieurs circonstances, il a été déclaré que, dans l'opinion du Gouvernement, notre idéal, au point de vue de la défense du pays, devrait résider dans la possibilité de mettre en campagne, une armée de 100,000 hommes convenablement organisée et équipée tout en ayant l'équipement et l'outillage nécessaires pour lever une autre armée de 100,000 hommes et la faire marcher au second plan. Cette manière de voir a apparemment rencontré l'approbation de la Chambre; à tout événement, elle n'a pas été ouvertement combattue.

50. La Chambre sera probablement heureuse d'apprendre comment se composera cette première armée de 100,000 hommes, comment elle sera organisée et jusquà quel point elle répondra aux conditions auxquelles une force armée doit répondre.

51. Déduction faite des troupes qu'il faudrait tenir en garnison à des postes comme Québec, Halifax et Esquimalt, afin de garder certains points importants et de remplir d'autres devoirs, il reste à mettre en campagne pour la défense active du pays un effectif total d'environ 90,000 hommes, dont 80,000 se retrouvent aujourd'hui à l'est des grandes lacs et 10,000 à l'ouest.

52. Conformément à l'entente intervenue entre les représentants de toutes les colonies autonomes, à la conférence impériale de 1907, toutes les forces de l'empire devraient être organisées autant que possible d'après le même mode qui a présidé à l'organisation de cette armée de 90,000 hommes en divisions et en brigades, laquelle, sauf les modifications résultant des conditions particulières où se trouve le Canada, ressemble beaucoup à d'autres qui se retrouvent dans l'armée impériale.

53. Il est peut-être à propos de rappeler que l'organisation d'une armée à deux principaux objets: premièrement, de mettre le corps entier, muni également d'armes, de cavalerie, d'artillerie et d'infanterie, en état de travailler à l'unisson à exécuter les ordres du commandant, et ensuite, de le mettre en état de se ravitailler, de se transporter où il le faudra, de lui fournir des munitions de guerre, des traitements médicaux, et de le payer, afin de lui conserver la plus grande efficacité comme élément de combat, ce dernier point étant le plus difficile des deux à atteindre.

54. Dans l'Ouest, la troupe s'est dévelopée si rapidement que l'organisation n'étaient pas encore terminée.

55. Mais dans l'Est les 80,000 hommes composant l'armée ont été organisés en six divisions et en trois brigades de cavalerie.

56. Un effectif de cette force ainsi organisé devrait se composer de 60,000 hommes d'infanterie, de 7,000 hommes de cavalerie, de 15,000 hommes d'artillerie et de 3,000 ingénieurs; ou, en d'autres termes, il devrait comprendre 64 bataillons d'infanterie, 12 régiments de cavalerie, 69 batteries d'artillerie avec 276 canons, et 18 compagnies d'ingénieurs, en sus du nombre requis d'unités de l'intendance et du service ambulancier de l'armée.

Malheureusement, bien que nous ayons le nombre régulier d'unités d'infanterie et de cavalerie, nous n'avons actuellement que 31 batteries d'artillerie avec 124 canons et quatre compagnies de génie, et le service de l'intendance et celui du corps de santé sont quelque peu insuffisants.

57. L'artillerie est une arme si difficile à équiper que ses progrès, bien que considérables dans les dernières années, ont été nécessairement un peu lents et ne peuvent être poursuivis que par degrés; pourtant un nombre suffisant de canons sont nécessaires spécialement pour des troupes formées de citoyens soldats.

58. Pour le corps de génie, le Canada a dans sa grande organisation de télégraphe, de téléphone et de chemins de fer et dans les grandes entreprises forestières, une abondance d'hommes admirablement entrainés pour les travaux du génie. Comme le pays possède une vraie réserve pour cette arme, avec ses diplômés du Collège militaire, qui forment aussi une réserve pour les officiers de génie, on s'est donné plus de peine jusqu'ici pour équiper et instruire les autres unités que le corps du génie.

59. Il est pourtant nécessaire que l'organisation des unités additionnelles soit poussée à mesure que le besoin s'en fait sentir.

60. En ce qui concerne les appointements des troupes, en armes et munition de guerre, on peut dire que nous avons assez de canons pour le nombre des batteries en existence et que, à mesure que se poursuit l'armement nouveau avec des canons de 18, il y aura plus de canons disponibles pour armer les batteries additionnelles.

61. On peut ajouter que, pour le moment, nous n'avons pas un nombre suffisant d'armes portatives ni une réserve convenable de munition. Mais, à ce sujet, la situation s'améliore de jour en jour.

62. Une question importante est l'approvisionnement des munitions de guerre qui comprend les munitions proprement dites et l'équipement militare en tous genres. Il en faut beaucoup et ce serait une erreur de croire qu'on peut facilement s'en procurer ou en improviser au moment d'une mobilisation. De plus, pour éviter la confusion et le délai qui se produiraient autrement, cet approvisionnement doit être décentralisé de telle façon que chaque unité, étant convoquée sous les armes, trouverait son équipement.

63. Mais l'équipement en vue de la mobilisation, même pour les troupes de première ligne est encore loin d'être complet; il est difficile à ce propos de pourvoir à sa décentralisation par suite du manque de locaux pour l'emmagasinage: quant aux troupes de seconde ligne, les lacunes sont naturellement plus considérables.

64. Tout ce qui peut être dit, c'est que des efforts constants sont faits, en vue d'avoir ces approvisionnements, aussi des équipements pour une grande partie des troupes sont déjà en magasin, bien que le ministre de la Milice devra encore attendre quelque temps avant de pouvoir dire que nous possédons un équipement presque complet pour mettre 100,000 hommes en première ligne.

65. Il est à craindre que la mobilisation soit encore arrêtée par les difficultés qui se soulèverait pour la fourniture des voitures et des chevaux, spécialement des chevaux de selle.

66. Quant aux chariots de transport, on a fait à ce sujet un travail utile, et un certain nombre de véhicules ont été enregistrés —spécialement dans certaines régions de l'Ontario, où les propriétaires se sont dévoués par patriotisme—mais jusqu'à maintenant, il n'a pas été possible d'introduire aucun système général ou suffisant d'enregistrement pour les transports ou pour la remonte. Les propriétaires ont des inquiétudes au sujet des suites que peut avoir l'enregistrement; l'enregistrement coûte de l'argent et l'argent est nécessaire pour d'autres services plus urgents.

67. Pour les chevaux de cavalerie, la situation est particulièrement difficile, car il n'y a pas de doute que le nombre des chevaux de selle qui existent dans l'Est du Canada va en

diminuant. Cette question sera étudiée, mais dans l'intervalle, les troupes montées devront faire comme actuellement, du mieux qu'elles pourront pour se procurer les chevaux disponibles.

68. Telle est, en général, la situation actuelle de nos forces militaires. Etant donné la nécessité de trouver de l'argent pour développer le Canada, il n'a pas été possible de disposer d'assez d'argent pour subvenir aux besoins de la milice, pour activer les progrès du développement de nos troupes aussi rapidement qu'on aurait pu le désirer. On peut dire en vérité que jusqu'à ce qu'un corps d'officiers ait été instruit et mis en état d'organiser et d'instruire d'une manière efficace les forces militaires, il n'est pas à désirer de créer ces forces trop rapidement.

69. Il reste pourtant beaucoup à faire en vue de perfectionner nos troupes de première ligne, plus qu'il ne nous l'est possible en raison de notre situation financière—et rien n'a encore été entrepris pour l'organisation de nos troupes de réserve de seconde ligne. Mais les points faibles sont connus; on sait où il faut diriger les efforts et bien que le progrès ne soit pas aussi rapide qu'il serait à désirer au point de vue militaire, il y a pourtant une amélioration générale et il n'y a aucun doute que les forces militaires que le Canada pourrait mettre sur pied, en cas d'urgence, et ce qui est encore plus pratique, pourrait nourrir et entretenir étant en bonnes conditions, ont augmenté énormément pendant les années dernières.

70. Pour résoudre les questions sur lesquels on a voulu attirer l'attention par le présent mémoire on peut dire:

a) Que la dépense pour le service de la milice durant l'exercice 1908-09, a diminué de $46,813 comparativement à celui de 1907-08, pendant lequel a été ressenti pour la première fois l'effet financier du transfert d'Halifax et d'Esquimault, tandis que les crédits pour 1909-10 témoignent d'une diminution plus considérable de $636,275.

b) Que si la dépense des exercices annuels pour la milice active s'est élevée de $699,724 en 1904-05, à $1,075,000 (sans y comprendre le coût des fêtes de Québec) en 1908-09 et est évaluée pour l'exercice 1909-10 à $860,000, l'augmentation de la dépense est suivie d'une augmentation dans le nombre des hommes et des chevaux exercés: soit de 32,000 hommes et 7,892 chevaux en 1903-04, à 47,000 hommes et 8,500 chevaux en 1908-09.

c) Que les augmentations des crédits pour l'habillement, les provisions et les vivres, le transport des hommes et des marchandises, et les magasins militaires, sont une conséquence directe de l'augmentation des hommes de la milice active et de la force permanente amenée dans ce dernier cas par les garnisons d'Halifax et d'Esquimault et aussi à des besoins additionnels de la milice active.

d) Que les augmentations dans les crédits pour les services du génie et l'entretien des propriétés militaires sont dues directement à l'augmentation du nombre des champs de tir au fusil de guerre, aux constructions et aux propriétés qui sont administrées par le département de la Milice.

e) Que l'augmentation du nombre de l'état-major permanent de la milice aux quartiers généraux et aux districts et commandements militaires, a été d'accord avec les vues de tous les officiers généraux qui ont servi au Canada depuis dix-sept ans passés, et nous a été imposée par le rappel des troupes impériales d'Esquimalt et d'Halifax, étant de plus absolument nécessaire si la milice doit être mise sur un pied tel qu'elle pourra entrer en campagne et s'y maintenir par elle-même; enfin elle est proportionnelle à l'augmentation qui s'est produite dans la milice.

f) Que l'augmentation dans l'entretien de la troupe permanente (sans compter la haute paye accordée en 1904) est produite par les additions de ses casernements nécessités par l'obligation de pourvoir au logement des garnisons d'Halifax et d'Esquimault, quand elles ont été transférées à l'obligation de pourvoir à l'entretien dans de grands établissements de milice active, et à l'organisation des services auxilaires nécessaires pour permettre à la milice, dans son ensemble, d'entrer en campagne.

Que de puis, il n'y a pas de diminution possible dans la troupe permanente sans affaiblir sérieusement les garnisons d'Halifax et d'Esquimault (ce qui serait contraire aux engagements pris par le Canada envers l'empire) ou ce qui rendrait la troupe incapable de remplir ses devoirs d'instruire la milice active et de l'organiser de manière à lui permettre d'entrer en campagne en cas de besoin.

Que, de plus, la dépense de la troupe permanente est moindre de $51,000 pour solde et allocation de ce qu'elle était en 1907-1908.

g) Que les crédits au compte capital sont indispensables, si la milice doit être convenablement armée pour la guerre, et les champs de tir doivent continuer à être entretenu, et que ces crédits serant nécessaires pour encore plusieurs années à venir.

71. Finalement, un court résumé de la situation militaire actuelle a été donné par lequel on constatera que le département de la Milice a eu en vue d'arriver à atteindre le modèle accepté par le Parlement, pour prendre capable la milice entière d'entrer en campagne dans des conditions de supériorité telles que les habitants du Canada peuvent se sentir en sûreté en lui confiant la sécurité de la nation.

On parle beaucoup, depuis une couple d'années, de l'augmentation des dépenses totales de la milice depuis trois ou quatre ans, augmentation d'environ $3,000,000. Les raisons de cette augmentation je les ai plusieurs fois données, dans cette Chambre, au cours de la dernière législature, et elles paraissent, au complet, dans ce mémoire. En nous chargeant des garnisons d'Halifax et d'Esquimault nous avons ajouté 1,600 hommes à l'effectif permanent de ce pays et encouru des dépenses très considérables pour le soin des édifices, et les dépenses se rattachant au maintien d'un effectif si consirable forment probablement un total de $1,250,000. L'effectif que nous maintenons là n'est pas aussi considérable que celui que les autorités impériales y maintenaient. Le maintien des deux forts leur coûtaient environ $1,750,000 par année. Nous nous som-

mes volontairement chargés de cette responsabilité. Je suis sûr que pas un député, que pas un Canadien ne voudrait que le pays se déchargeât de cette obligation. On a prétendu que s'il nous était impossible de faire certaines choses dans ce temps-là, nous devions les faire au moins directement, en souscrivant de l'argent à la marine ou en entretenant un effectif spécialement destiné au service des colonies, dégrevant ainsi le budget de la mère patrie, en tous cas, le contribuable surchargé de taxes, de toutes les dépenses que pourrait exiger la défense du Canada; de sorte que cette offre a été faite et qu'elle a été acceptée avec reconnaissance, et, je l'ai dit, personne ne voudrait que le paps songeât à se débarrasser des obligations qui en sont résultées. Nous avons augmenté, depuis quelques années, l'effectif de la milice . . .

L'hon. M. FOSTER: Avez-vous augmenté l'effectif permanent?

Sir FREDERICK BORDEN: Oui, et c'est ce que j'allais expliquer. Nous avons augmenté l'effectif permanent de 1,600 hommes en nous chargeant des garnisons d'Halifax et d'Esquimault, ce qui, avec les dépenses accessoires, nous coûte de $1,000,000 à $1,500,000. Pour ce qui est du paragraphe 8 je dirai que nous avons porté à environ 37,000 hommes la force numérique de la milice active, y compris l'effectif permanent dont les garnisons d'Halifax et Esquimault font partie.

M. DANIEL: C'est le nombre des hommes qui font l'exercice militaire tous les ans?

Sir FREDERICK BORDEN: Oui, dans les villes, dans les campagnes et dans l'effectif permanent. Nous avons augmenté la solde des miliciens. Cette solde a été pour ainsi dire doublée en vertu d'une loi adoptée par ce Parlement en 1904, c'est-à-dire que l'ancienne solde de 50 cents est restée, mais on y a ajouté 50 cents sous forme de solde de bonne tenue, comme on l'appelle, de sorte que la solde des miliciens au camp est, en moyenne, de 75 cents à $1, au lieu d'être au maximum fixe de 50 cents. Tous les officiers de la milice active s'accordent à dire que l'allocation de cette solde de bonne tenue a fait le plus grand bien à la milice. Elle a favorisé la discipline et l'ordre. augmenté la précision du tir à la carabine, parce qu'elle n'est pas accordée aux soldats dont la conduite pendant le campement est désordonnée ou laisse à désirer, ni à celui qui ne fait pas mouche un certain nombre de fois au tir à la cible. La vie coûtant plus cher, les dépenses ont augmenté à cause de cela.

L'alimentation des soldats au camp entraîne aujourd'hui une dépense plus forte qu'il y a dix ans. De même, l'habillement, la literie, tout le fourniment sont plus coûteux aujourd'hui, et les rations d'autre part sont plus abondantes. L'enchérissement de la vie a, bien entendu, rendu plus coûteux l'entretien de la troupe permanente.

M. DANIEL: Relativement au paragraphe 9, les régiments qui ne seront pas appelés à faire les exercices dans un camp central, se formeront-ils en camp au quartier général régimentaire, où les exercices se feront-ils aux quartiers généraux des diverses compagnies?

Sir FREDERICK BORDEN: Ils se feront je pense aux quartiers généraux régimentaires, pour chaque corps régimentaire.

L'hon. M. FOSTER: Les droits de douane ne s'élèveront sans doute pas à $200,000; ils ne se sont élevés qu'à $115,000, l'année dernière.

Sir FREDERICK BORDEN: C'est une évaluation seulement; et non pas le chiffre de la dépense réelle. Cette année, si je ne me trompe, la dépense s'élève à plus que cela. Il y a treize ans, la cartoucherie confectionnait moins de trois quarts de million de cartouches; l'année dernière, il en a été fabriqué à peu près douze ou treize millions. C'est une énorme augmentation; la dépense a augmenté pareillement. Il nous faut nous faire une réserve de munitions. Nous avons bel et bien tourné le cap et nous confectionnons aujourd'hui plus de munitions que nous n'en utilisons; nous commençons à nous constituer une réserve en magasin. Pour bien faire il nous faudrait un excédent en magasin d'au moins 500 cartouches pour chaque milicien. En supposant que les miliciens soient au nombre de 50,000, ou même,—en conformité de notre projet,—de 100,000 ou de 90,000 armés du fusil, on conçoit quelle forte quantité de munitions cela nécessite: quarante millions ou cinquante millions de cartouches.

L'hon. M. FOSTER: Combien de temps ces munitions restent-elles utilisables?

Sir FREDERICK BORDEN: Longtemps. Mais d'après notre pratique ce sont les cartouches les plus anciennement fabriquées qui sont utilisées d'abord; ce sont les nouvellement fabriquées qui sont mises en magasin; de sorte qu'il ne nous en reste jamais de très anciennes en magasin, Ensuite, il fait allusion à l'augmentation dans le personnel des ingénieurs et à l'entretien des propriétés militaires. En effet, nous faisons sans cesse l'acquisition de champs de tir, de propriétés militaires, de campements, et bien entendu, il est nécessaire d'entretenir toutes ces propriétés. Il y a douze ans, il n'y avait pas de corps du génie, il n'y avait pas d'ingénieurs.

L'hon. M. FOSTER: Vos ingénieurs se chargent-ils du soin des arsenaux?

Sir FREDERICK BORDEN: Non. Les arsenaux sont actuellement confiés à des soldats enrôlés, en règle générale, à des soldats qui ont à subir un certain examen en vue d'établir leur compétence dans le soin des armes et de tout le fourniment; et s'il s'agit d'artillerie on en charge des gens qui sont aptes à prendre soin des canons et du matériel de guerre.

L'hon. M. FOSTER: Quels sont les bâtiments que les ingénieurs ont en soin?

Sir FREDERICK BORDEN: Vous faites allusion au service d'ingénieurs qui est chargé de la construction et de la réparation des bâtiments. Une fois un bâtiment complété, un arsenal par exemple, travail exécuté par le département des Travaux Publics, il est remis à notre département et confié, je pense, à la gestion du quartier-maître général.

L'hon. M. FOSTER: Par exemple, les logements qui ont été construits à Kingston l'ont-ils été d'après des plans préparés par vos ingénieurs?

Sir FREDERICK BORDEN: Oui. En pareil cas, bien entendu, le travail est exécuté par le département des Travaux Publics. Le bureau des ingénieurs du département de la Milice prépare les plans, et ces plans sont envoyés au département des Travaux Publics. Je me suis efforcé d'obtenir l'établissement d'un comité mixte des deux départements, d'un comité interdépartemental, et je pensais y avoir réussi; malheureusement, par la faute de je ne sais qui, les séances de ce comité d'officiers ont été discontinuées, et ils ne se réunissent plus maintenant. J'espère pouvoir faire revivre ce comité. Si j'y réussissais, s'il pouvait y avoir une fois ou deux par mois réunion de deux ou trois des principaux fonctionnaires des deux départements, et il me semble que nombre de choses qui se sont produites ne se produiraient plus, et,—sans faire allusion à rien en particulier,—que tout conflit entre les deux départements pourrait être évité. La coopération des deux départements n'a pas donné des résultats aussi favorables qu'on aurait pu l'espérer et que j'aurais souhaité.

Maintenant une des augmentations les plus critiquées en certains quartiers, d'entre celles qui apparaissent au budget de la milice, est relative à la dépense pour les quartiers généraux et l'état-major de district. Je n'imposerai pas au comité la lecture de la note relative à ces divers sujets, les membres du comité en ayant déjà le texte devant eux, qu'ils pourront lire à loisir.

L'hon. M. FOSTER: Relativement au paragraphe 52, le ministre entend-il dire qu'en cas de guerre il est actuellement en mesure d'appeler 90,000 hommes sous les armes et de les équiper et nourrir à un moment d'avis?

Sir FREDERICK BORDEN: Ce sujet est traité au long. Il ne serait peut-être pas possible de le faire, mais on compte être en mesure de le faire dans un avenir très rapproché. Par exemple, nous n'avons pas assez de fusils dans le pays actuellement. Ce n'est pas un aveu qu'on tient beaucoup à faire, mais il est de fait que nous n'en avons pas assez actuellement; toutefois il en sera autrement bientôt. L'artillerie est loin d'être aussi forte qu'elle devrait être, et pourtant elle est efficace dans la mesure où elle existe, et le progrès à cet égard est constant. Je conseille encore une fois à tous les honorables membres de la députation qui s'intéressent à la question l'examen attentif de ce document.

Maintenant on demandera peut-être: le système que nous avons établi est-il le plus sage et le plus efficace? Je l'ai déjà dit, c'est un système qui est le fruit de l'expérience. Nous n'avons pas modifié du jour au lendemain,—il n'entrait pas dans nos vues de le faire,—les conditions que j'ai trouvées en existence en 1896. Nous avons eu la bonne fortune d'avoir, durant plusieurs années de mon administration, les services d'un des officiers des plus capables de l'armée anglaise. Je veux parler du général sir Percy Lake. Il était au département de la Milice quand je suis entré en fonction; il y avait été deux ou trois ans, je pense, du temps de l'ancien Gouvernement. Il y est reste jusqu'à la fin de sa période de cinq années de service. Puis il est retourné à son régiment et a fait du service dans l'Inde; ensuite il a été employé au War office, où il a rendu de grands services durant la guerre de l'Afrique du Sud. De retour au Canada, il y a quatre ou cinq ans, il a rempli la position de chef de l'état-major général. Il est parfaitement au courant de tout ce qui regarde le fonctionnement et l'organisation de la milice au Canada depuis quinze ou seize ans; et si la milice a aujourd'hui la réputation d'être un effectif sérieux et bien organisé, la plus grande part de mérite en revient au général sir Percy Lake. C'est de grand cœur que je lui rends cet hommage qui n'est que justice. Je disais que nous n'avions pas opéré de changements brusques, que nous nous étions attachés plutôt à développer ce qui existait déjà, ce qui est, à mon avis, une sage ligne de conduite à suivre. Les résultats, en somme, ont été bons, je crois.

On peut dire que le pays a retiré la pleine valeur de la somme très considérable qu'il a dépensée. Songez qu'après tout nous dépensons moins qu'un dollar par tête de la population. Aux Etats-Unis, on dépense trois ou quatre dollars par tête de la popu-

lation, abstraction faite de l'énorme somme qui est absorbée par les pensions. Vous constaterez qu'en Europe on dépense beaucoup plus, que la métropole elle-même dépense pour cette fin sept ou huit dollars par tête. Il est possible, à mon avis, de solder les frais d'organisation et d'entretien de la milice, sans augmenter très sensiblement le chiffre de la dépense actuelle. Il a été effectué des réductions considérables pour l'exercice de 1909-1910; les estimations pour le présent exercice ne représentent pas une dépense d'un dollar par tête de la population, et je suis porté à croire qu'un tel montant suffira pour faire face aux besoins actuels de la milice, ainsi qu'aux besoins futurs pour nombre d'années à venir. Et quand je dis un dollar par tête de la population, je n'entends pas que la dépense devra croître à mesure que croîtra le chiffre de la population. Cela ne me paraît pas nécessaire. Il y aura lieu de faire des dépenses additionnelles, bien entendu. On ne saurait augmenter l'effectif de la milice sans augmenter le chiffre de la dépense. Si vous envoyez 60,000 hommes au camp, la dépense sera deux fois plus forte, ou presque deux fois plus forte, que si vous en envoyez 30,000. Il vous faut nourrir, vêtir, et transporter ces hommes. Puis, vous avez le grand pays du Nord-Ouest dans lequel la milice n'a guère pris pied jusqu'à présent. Il y a quelques années, la question de la défense de ce grand pays ne se présentait guère. La situation a changé du tout au tout depuis dix ans, et quiconque sera chargé d'administrer la milice du Canada durant la prochaine période décennale, devra faire une étude particulière de la question de l'établissement dans l'Ouest d'une milice aussi fortement constituée qu'elle l'est dans l'Est.

Que le comité me permette maintenant de lui signaler l'aspect financier de cette question. Je ne veux pas dire le chiffre même de la dépense, car j'ai déjà discuté cet aspect de la question dans une certaine mesure, et je ne m'en occuperai plus que lorsque nous en viendrons à discuter les différents crédits. Je ne veux discuter que la manière dont l'argent est dépensé, question très importante et dont les hommes politiques et le public se sont beaucoup occupés dans ces derniers temps et avec grand raison. Est-il pris des précautions suffisantes à l'égard de cette dépense de fonds; avons-nous des garanties suffisantes que tout se passe régulièrement? Se montre-t-on suffisamment prévoyant dans la préparation de ce chapitre du budget? Je le crois. Dans tous les cas, voici à peu près la ligne de conduite qui est suivie: Les officiers de district et ceux de l'état-major qui sont responsables de l'exécution des divers services de la milice, sont tenus à certaines époques de l'année d'adresser à leurs chefs un état des besoins pour l'année suivante. Ces états sont examinés avec soin par l'officier chargé de la direction du bureau intéressé. Finalement, ces estimations sont réunies et soumises à l'examen du sous-ministre et du ministre; et d'ordinaire elles sont examinées très minutieusement par le ministre avec l'aide des membres du conseil de la milice. Nous ignorons, bien entendu, quelle peut être l'attitude du ministre des Finances. Il est difficile d'obtenir d'avance un état,—six mois peut-être avant la confection du budget,—des fonds qui seront disponibles. Les estimations sont donc préparées et transmises au ministre des Finances sous la signature du ministre de la Milice; et après un sérieux examen, comme le sait sans doute l'honorable député de Toronto-nord (M. Foster), et à la suite de demandes de renseignements, etc., on décide si ces estimations peuvent être acceptées telles qu'elles sont, ou s'il va falloir les renvoyer pour modification. Ce n'est pas commettre une indiscrétion que de dire relativement à nos présentes estimations qu'elles n'ont pas été acceptées telles que nous les avions d'abord, et que ce n'est pas sans beaucoup de difficulté qu'elles ont été réduites presque au dernier moment.

Il peut arriver que nos estimations ne soient pas absolument exactes, mais l'écart ne sera pas considérable.

Qu'arrive-t-il ensuite? L'argent est voté aux différents départements, des réquisitions, sont préparées, principalement par l'entremise du quartier-maître général, qui a la surveillance de tous les magasins, et le directeur général de l'artillerie qui est responsable de l'armement de la milice, ces réquisitions sont ensuite envoyées au sous-ministre qui me les soumet; si elles sont approuvées elles sont remises au directeur des marchés, car dans le ministère de la milice nous avons, et cela depuis plusieurs années, un département spécialement préposé aux achats sous la surveillance de ce directeur des marchés. Ce dernier demande alors des soumissions, d'après certaines règles établies. Pour les provisions et les fournitures dans les camps, et pour les corps permanents, y compris le combustible et le fourrage, les soumissions sont invariablement demandées par voie des journaux, ou par affichage public.

L'hon. M. FOSTER: Dans votre ministère, faites-vous une distinction pour cette publicité, entre les journaux libéraux et les journaux conservateurs?

Sir FREDERICK BORDEN: Le prix de l'avis est fixé par l'Imprimerie Nationale, et le nom du journal, me dit le sous-ministre—ce qui montre le peu d'importance que j'attache à l'affaire—est fourni par le département. Nous limitons autant que

possible les dépenses pour la publicité. A mon arrivée au ministère, j'ai constaté que la plupart des fournitures, pour les camps et les postes, étaient demandées par affichage dans les bureaux de poste et sur les places publiques. Il y a environ un an, on se plaignit de ce mode de publicité. On prétendait que l'affichage n'avait pas été fait, des gens qui auraient voulu soumissionner disaient qu'ils n'avaient pas vu les affiches. Nous avons alors décidé d'annoncer dans un ou deux journaux de chaque localité, en plus de l'affichage, et nous sommes venus à la conclusion que l'argent donné aux journaux était de l'argent gaspillé, vu que nous ne recevons pas plus de soumissions et que l'affichage était suffisant et, probablement le meilleur moyen.

Mais pour répondre à la question de mon honorable ami, je crois que la règle ordinaire serait pour la ville de Toronto, par exemple, d'annoncer dans le " Globe " et peut-être dans le " Star." Je crois que les avis ne seraient pas publiés dans le " Mail and Empire ", ni dans le " News ". Mais je ne serais pas d'avis de mettre ces annonces dans une feuille obscure, uniquement parce qu'elle serait libérale.

J'ai demandé au directeur des marchés de me préparer un mémoire sur sa manière d'agir, et aussi sur la marche suivie par l'amirauté anglaise. Je citerai quelques extraits de ce mémoire. Voici d'abord un passage du rapport d'une enquête instituée en Angleterre sur la manière d'adjuger les fournitures durant la guerre de l'Afrique du Sud:

Quand une réquisition pour fournitures est approuvée et est envoyée au département des marchés fournitures, on se procure des soumissions d'un certain nombre de maisons, au moyen de lettres circulaires ou autrement; et toutes choses étant égales, la commande est adjugée au plus bas soumissionnaire.

Le directeur des marchés conserve une liste des maisons auxquelles des commandes peuvent être adjugées; cette liste est constamment revisée pour en retrancher des noms ou en ajouter. On demande rarement, sinon jamais, des soumissions aux maisons qui ne sont pas sur la liste. La même liste, et les mêmes méthodes servent généralement dans le département des marchés de la marine.

D. Quand vous recevez ces réquisitions pour l'achat de fournitures, vous donnez des avis au public?—R. Nous demandons des soumissions au public, en général. Un avis public est publié tous les ans, pour inviter les intéressés à concourir, et certaines fournitures spéciales, sont demandées de temps à autre, par voie des journaux, mais en règle générale, nous ne demandons des soumissions qu'à ceux dont les noms sont sur notre liste.

A ce propos je dois dire que j'ai fait faire des recherches minutieuses et remontant à plusieurs années, dans un grand nombre de journaux anglais, y compris le " Times " de Londres, et on n'a pas trouvé un seul avis demandant des soumissions, à l'exception de celui-ci, publié dans le " Times " :

Avis annuel pour les marchés de l'armée. Avis est donné par le présent que des soumissions pour des quantités spécifiées des articles ci-dessous mentionnés, sont demandées de temps à autre, selon les besoins.

Suit une longue liste d'articles, commençant à A, et finissant à W:

Les fabricants qui désirent être invités à soumissionner pour les fournitures de l'armée devront dire le genre particulier d'articles qu'ils fabriquent et donner le nom d'au moins deux maisons bien connues ou d'institutions publiques qui ont acheté d'eux et sont en état de certifier de la qualité de leurs produits. Il est inutile de se servir d'un intermédiaire pour traiter avec le département à cette fin. Aucune demande n'est requise des maisons dont les noms sont déjà sur la liste du War-Office. Toutes les demandes doivent être par écrit et adressées au secrétaire, War-Office, Londres.

Il ressort de ce document que c'est la coutume invariable du War-Office et de l'Amirauté de demander des soumissions aux maisons choisies qui sont sur la liste et de ne pas demander des soumissions publiquement, pour une fourniture spéciale.

M. MONK: Cet avis se renouvelle tous les ans, en Angleterre. On commence par demander des soumissions pour toutes les fournitures et tout le monde à la chance de soumissionner.

Sir FREDERICK BORDEN: Pas du tout. Mon honorable ami n'a pas bien compris. Le " Times " publie un avis annonçant aux intéressés que des marchés seront adjugés et que tous ceux qui désirent être mis sur la liste doivent en faire la demande, pourvu qu'ils soient en état de démontrer qu'ils ont déjà exécuté des commandes et de donner les noms de ceux qui peuvent les recommander comme étant dignes de figurer sur la liste. Ceux qui remplissent ces formalités sont mis sur la liste et plus tard des formules de soumissions leur seront envoyées.

L'hon. M. FOSTER: Est-ce la coutume suivie dans votre département?

Sir FREDERICK BORDEN: Bien que je ne l'ai pas encore fait, j'étudie sérieusement la question. Je ne me suis mis à l'étude de cette partie du service que depuis peu de temps, et je n'étais pas exactement au courant du mode d'opération. Mais je crois que le système anglais est excellent et il épargnerait de grands ennuis au ministère. Nous avons aussi une liste.

M. SPROULE: Le ministre aurait-il des objections à nous faire voir cette liste?

Sir FREDERICK BORDEN: Je ne l'ai pas ici, mais je ne crois pas qu'il y ait d'objection à la déposer.

L'hon. M. FOSTER: Le ministre voudra-t-il la déposer sur le bureau de la Chambre.

Sir FREDERICK BORDEN: Je ne l'ai pas ici.

L'hon. M. FOSTER: Vous pourriez l'avoir demain.

Sir FREDERICK BORDEN: C'est un point que j'aurai à décider. Je m'efforce de donner ces explications, en dehors de toute préoccupation politique, et je vois que mon honorable ami est grandement désappointé.

L'hon. M. FOSTER: Il en coûte peu de faire une déclaration.

Sir FREDERICK BORDEN: Je n'ai pas l'habitude de faire de déclarations, à moins qu'elles ne soient véridiques.

J'étais sur le point d'expliquer que j'avais donné instruction au directeur des marchés, lorsqu'un nom est mis sur la liste, de s'informer des agences commerciales, des banques, ou ailleurs, pour se renseigner sur le caractère et la réputation de cette maison. Si les renseignements ne sont pas de nature à inspirer la confiance, le nom sera rayé de la liste. Ce sont les instructions que j'ai données, et je crois qu'elles sont suivies. Quant aux opinions politiques de ceux qui sont sur la liste, je ne m'en suis pas informé; mais je sais que plusieurs des plus importantes fournitures de mon département ont été adjugées à des conservateurs en vue, parce que nous y trouvons notre avantage. Ce sont les plus en état de remplir la commande et ils n'ont pas été exclus parce qu'ils étaient conservateurs.

En temps de guerre, beaucoup d'achats, surtout pour des approvisionnements, comme le fromage, ont été faits par marché privé.

Le paragraphe 4 des "Instructions au directeur des marchés de la marine" dit:

Pour assurer la fourniture d'articles d'une qualité satisfaisante on aura soin de se les procurer de personnes ou de maisons de bonne réputation, sans éviter, toutefois de recourir aux personnes et aux maisons de moindre importance, et dans ce but, on devra encourager le système de soumissions pour des quantités limitées, de préférence aux demandes générales par voie des journaux.

Voici maintenant la déposition du sous-directeur des constructions navales:

En pareil cas, toutes autres choses étant égales, la règle d'accepter la plus basse soumission doit prévaloir; c'est-à-dire, que pour chaque classe particulière d'articles, vous avez une liste de fournisseurs auxquels vous demandez des soumissions?

R. Oui. Presque invariablement, l'offre du plus bas soumissionnaire sur cette liste restreinte, est acceptée, parce que nous mettons sur un même pied tous ceux qui sont sur cette liste.

D. Dans un cas d'urgence, lorsque la question de temps serait importante, bien que les prix fussent élevés, vous pourriez donner la commande à une personne sur la ponctualité de laquelle vous n'auriez pas de doute?

R. Oui; c'est ce qui a lieu quelquefois.

La coutume semblerait être de demander des soumissions par voie des journaux, pour les travaux de construction, pour le combustible, les vivres, le fourrage, etc., ainsi que pour le service des casernes.

C'est exactement ce qui a lieu au Canada.

Voici maintenant un autre passage très important des minutes de l'enquête de la commission royale sur la guerre de l'Afrique du Sud en 1903—la déposition de M. Alfred Major, directeur des marchés de l'armée—page 267:

D. Pour que les marchands soient en mesure de fournir les approvisionnements, jugez-vous qu'il soit nécessaire de leur faire fournir une partie de ces approvisionnements en temps de paix?

R. Certainement; s'il en était autrement, ils ne seraient pas en mesure de répondre à nos besoins. Pour ce qui est de la qualité et des modèles, ils diffèrent presque toujours de ceux des objets qui se vendent couramment.

Que l'on me permette de faire ressortir toute la portée de cette réponse. Pour obtenir ces approvisionnements, il faut s'adresser à ceux qui ont l'habitude de les fournir. Au Canada, par exemple, où, contrairement à ce qui se fait en Angleterre, l'habillement ne se confectionne pas par les soins de l'Etat, il est d'importance absolument primordiale que le Gouvernement s'adresse à des maisons en mesure d'exécuter le travail et disposées à fournir l'outillage et le personnel nécessaires à une plus grande somme de travail, en cas d'urgence. Voilà un point d'une importance extrême et auquel on ne paraît pas prêter suffisamment attention. Voilà ce que j'avais à dire du régime anglais qui est à peu près le même que le nôtre.

Voici un autre passage qui intéressera peut-être l'honorable député de Toronto-nord (M. Foster), en ce qu'il indique ce qui arrive parfois en Angleterre. Page 6 du compte rendu des dépositions recueillies par la commission d'organisation du War-Office, en 1901, je relève ce qui suit:

On a dévoilé les détails de certain cas où le commandant général avait demandé que le nom du fournisseur fût rayé de la liste de ceux que l'on devait inviter à soumissionner. Le secrétaire d'Etat décida qu'il ne fallait pas rayer ce nom-là.

Y avait-il là de l'influence politique ou non, c'est ce que je ne suis pas en mesure de dire. Dans la même circonstance, le général Buller déclarait devant la même commission:

Nous ne prenons pas assez de soin en ce qui concerne nos fournisseurs. Nous inscrivons sur la liste des gens qui laissent peut-être beaucoup à désirer.

Voici maintenant un passage intéressant; c'est une déclaration de M. Fleetwood Wilson, personnage bien connu:

J'ai jugé qu'il me faudrait disons 100,000 verges de tartan. Je formule ma demande au directeur des entreprises, qui me demande qui j'ai à lui proposer comme étant vraisemblablement en mesure de fournir cette étoffe à un prix raisonnable, de bonne qualité, et de la délivrer au temps prescrit. J'indique certaines maisons que je sais ou crois savoir capables de bien servir le département; j'expose mes motifs et les soumets à l'appréciation du directeur des entreprises. En certains cas, ce dernier propose que l'on s'adresse à d'autres maisons ou qu'on commande des quantités diverses aux mêmes maisons. Après cela, le directeur des entreprises met en mouvement tout le mécanisme administratif; demandes de soumissions, signatures de formules, etc.

Ceci fait voir le régime que l'on a adopté en Angleterre à la suite de 100 ou de 200 ans d'expérience. J'ai déjà dit qu'à la faveur du régime canadien, l'entreprise de la fourniture des approvisionnements pour la troupe permanente et les camps annuels, ainsi que du combustible, n'est adjugée qu'après appel de soumissions par voie d'annonces.

Passons maintenant aux effets militaires en général. Tout comme en Angleterre, il est d'usage d'assurer la concurrence en adressant des lettres circulaires à des maisons que le ministère sait dignes de confiance et capables de tenir leurs engagements. Une liste de ces maisons est déposée à la division des entreprises, et à moins d'avoir de bonnes raisons d'agir autrement, cas fort rare, la commande ou l'entreprise est adjugée au plus bas soumissionnaire. On fabrique alors les articles, après quoi on nous les expédie. La division des entreprises comprend un service désigné sous le nom de service de vérification. Avant d'être acceptées, les marchandises sont assujéties à l'examen le plus minutieux que font des personnes tout particulièrement aptes à se rendre compte de la valeur des choses achetées.

Après vérification des quantités et de la qualité, l'inspecteur rend compte du nombre d'articles acceptés, et ceux-ci sont transportés au dépôt des munitions. Le directeur de l'artillerie remet au directeur des entreprises un certificat de réception de ces articles, qu'il inscrit au livre des entrées. Il est tenu compte de toutes les entrées et sorties, et chaque article acheté, depuis l'instant où il est mis sous les yeux de l'inspecteur jusqu'à ce qu'il devienne inutile ou qu'on le détruise, est l'objet de la surveillance d'un employé du service de la comptabilité, lequel est chargé de vérifier l'état du matériel. C'est à lui que l'on remet toutes les justifications relatives au matériel.

Certains ont insinué que nous ne prenons pas soin du matériel, qu'on ne sait pas ce qu'il en advient, comme on ne sait pas en quel état il se trouve, ni quelle quantité nous en avons. Voilà qui est absolument de nature à induire en erreur et tout à fait injuste à l'égard du ministère. Il se fait une double tenue de livres, l'une là où se trouve le matériel, c'est-à-dire un peu par tout le pays, et l'autre à Ottawa, dans la division de vérification. Tous les six mois, on change les livres qui sont invariablement l'objet d'une vérification aussi minutieuse que possible et, je crois, absolument effective.

Il y a quelques années, un débat avait lieu en cette Chambre au sujet de l'entreprise des approvisionnements. A cette époque-là, nous comptions dans nos rangs deux anciens ministres de la Milice: sir Adolphe Caron et M. Tisdale. A mon entrée au ministère, j'avais résilié certains contrats signés pour trois ans. En juin 1896, M. Tisdale avait signé un contrat par où il chargeait certains entrepreneurs de fournir l'habillement en grande quantité pendant trois ans. L'un de ces contrats ne devait commencer à produire ses effets que l'année suivante, en 1897. Je soumis le cas au ministre de la Justice qui déclara qu'un tel contrat était illégal en ce qu'il est interdit d'adjuger une entreprise comportant une dépense non autorisée par le Parlement.

Quoi qu'il en soit, les contrats furent résiliés comme il convenait. Je fis insérer dans les journaux de toutes les grandes villes du Canada un appel de soumissions pour $70,000 ou $75,000 d'habillements dont nous avions besoin pour le milieu d'avril suivant. Les annonces, si je me rappelle bien, furent publiées en octobre ou novembre; or, qu'arriva-t-il? Quand, en avril, vint le jour où les articles devaient être livrés, ils n'étaient pas encore fabriqués. J'envoyai quelqu'un à l'établissement de l'entrepreneur et appris qu'il n'avait encore absolument rien fait, qu'il n'avait pas même acheté une seule verge d'étoffe.

En quelle posture me trouvais-je? La maison Stanford, dont j'avais fait réaliser le contrat, avait soumissionné l'entreprise à la suite des annonces nouvelles, mais n'avait pu se la faire adjuger. Comment cela était-il arrivé? L'adjudicataire, dont je tairai le nom, était sur le point de faire faillite: son désir de se tenir un peu plus longtemps à flot lui fit penser qu'une com-

mande de l'Etat pourrait l'aider sensiblement: il fit une offre tellement basse, qu'il lui fut impossible d'exécuter l'entreprise. Je me vis donc obligé de demander à la compagnie Sanford, à titre de faveur, de fabriquer, au prix qu'elle déterminerait elle-même, les articles dont nous avions besoin pour les camps alors prochains. Je dois dire que son prix fut aussi peu élevé que je pouvais l'espérer; je crois même que ce fut le même qui était prévu à son contrat. Voilà par où je passai.

J'ai par devers moi les discours que prononcèrent à ce propos sir Adolphe Caron et M. Tisdale, ainsi que les sages avis qu'ils me donnèrent ici même à l'époque où je résilié ces contrats-là; force m'est de reconnaître que l'évènement leur donna raison. Aussi, à une seule exception près, je n'ai jamais plus fait soumissionner la fourniture d'articles semblables à la suite de la publication d'annonces. Pourquoi cette distinction, me demandera-t-on? Quand il s'agit de la fourniture des vivres, il n'y a rien à craindre, car chacun sait à quoi s'en tenir là-dessus, et la concurrence est tellement vive que l'on peut compter sur la bonne qualité des marchandises, ce dont d'ailleurs il est aisé de se rendre compte. Mais quand il s'agit d'habillement et d'armes de toute sorte, il y a un côté technique et quelqu'un se trouve tenu d'apprendre à fabriquer les articles. Règle générale, cela s'apprend aux dépens du public.

Pour ma part, j'aime mieux m'adresser à des hommes dignes de confiance connaissant leur affaire, dont la bonne foi, la probité et la bonne renommée en tant que fabricants sont à l'abri de tout soupçon. Nous avons de ces hommes-là inscrits sur la liste.

Depuis un certain nombre d'années, nous achetons une très grande partie de ces articles aux mêmes maisons; c'est à la compagnie Sanford que va la plus grande part de nos commandes.

M. TALBOT: Le ministre se propose-t-il de continuer de faire fournir l'habillement sans concurrence?

Sir FREDERICK BORDEN: Nous faisons des appels de soumissions, mais en la manière que j'ai dite. Je me plais à espérer que nous ne nous serons pas obligés de publier des annonces dans les journaux. Je ne veux pas que se répète l'aventure dont je fus une fois victime, aventure désastreuse pour le pays, qui nous mit dans le plus grand embarras. Le désastre eût été encore plus grand, je crois, si l'entrepreneur avait été capable de remplir sa commande, car n'entendant rien à ce genre de travail, il nous eût, à coup sûr, fourni des articles détestables.

Aujourd'hui, je le répète, nous avons un excellent service d'inspection. La couleur, la confection et la coupe de l'habillement sont l'objet de l'examen le plus minutieux.

Sir FREDERICK BORDEN.

Dans la salle d'inspection, nous avons des échantillons scellés auxquels nous comparons tous les articles reçus, et il arrive souvent que l'on déchire littéralement en morceaux des vêtements complets pour nous assurer que dans chaque commande, il s'en trouve au moins un ou deux qui soient absolument irréprochables, ce qui permet de se faire une assez juste idée du reste. Quand il s'agit de chaussures, on en coupe une sur le long et sur le travers. Cela, je l'ai vu de mes yeux; ce sont des experts qui s'acquittent de cette tâche, et ils le font consciencieusement. Quand il s'agit de couvertures, nous les soumettons à une épreuve, afin de constater s'il s'y trouve de la laine d'effilochage. Nous n'achetons pas d'articles où l'on fait entrer cette laine-là. Quand, après que les couvertures sont rendus au ministère, nous constatons qu'elles renferment de la laine d'effilochage, nous les renvoyons ou bien nous en donnons un prix moins élevé.

Outre le directeur des entreprises qui, très versé dans les affaires, surveille constamment les prix, outre les inspecteurs qui sont incontestablement experts en l'art de faire l'estimation des marchandises et qui ont à leur disposition les moyens de faire leurs vérifications, nous avons pour nous guider le bordereau des prix payés par le War Office, ce qui nous permet de comparer nos prix à ceux qui se paient en Angleterre et, en tenant compte des droits, de déterminer à une fraction près la valeur des articles. Nous avons au ministère des échantillons d'habillement et d'articles fournis au War Office, échantillons dont nous nous servons pour arrêter les prix indiqués sur la liste.

J'ai déjà parlé de la vérification du matériel et du travail accompli par le service des payeurs; je serais bien aise maintenant de dire un mot de la provenance des fournitures. Le comité apprendra avec plaisir, j'en suis sûr, que les sept huitièmes, les trois quarts, pour le moins, des fournitures du ministère de la Milice se fabriquent ou s'achètent au Canada même. A vrai dire, à l'exception des pièces d'artillerie, des canons, qui nous viennent d'Angleterre à l'heure actuelle, nous achetons à peu près tout au Canada.

Je désire placer ici une phrase ou deux d'un mémoire qui a été soumis au congrès impérial de 1907. Il s'agit d'un mémoire rédigé par celui qui était alors quartier maître général, sir Wm Nicholson, qui est aujourd'hui le chef de l'état-major général et, pour ainsi dire, après le ministre, à la tête du conseil de l'armée, et par M. C. F. Madden, qui était alors grand maître de l'artillerie:

Il est très à désirer que le champ d'approvisonnement des munitions de guerre en question. . . .

C'est-à-dire, les fusils, canons, pièces d'artillerie, tout.

. . . soit aussi vaste que possible et, conséquemment, on devrait conseiller au gouvernement colonial de prendre des dispositions pour la fabrication, et l'approvisonnement sur les lieux, plutôt que de compter sur les ressources du Royaume-Uni.

Eh bien, nous le faisons, et j'espère que viendra bientôt un jour où nous pourrons fabriquer en ce pays les canons et tout le reste. Cependant, je puis dire qu'actuellement nous pouvons nous procurer au Canada, tous les avant-trains, les fourgons et les équipages. On les fabrique dans cette ville et si quelque membre du comité désire passer une demi-heure agréable, je lui consillerai de se rendre aux ateliers de la Ottawa Car Company et d'y voir les beaux ouvrages qu'on y exécute à des prix aussi bas, ou peu s'en faut, que ceux que paye le ministère de la Guerre. Les prix que nous avons à payer sont ceux qu'on exige du ministère de la Guerre pour ces fourgons, avec le droit en sus. J'espère que dans quelques années, nous n'aurons pas seulement une milice en partie indépendante, comme l'est dans une grande mesure celle que nous avons aujourd'hui, mais que la milice, du moins, en ce qui a trait aux approvisionnements de toutes sortes, sera fabriquer au pays. Inutile d'insister sur l'importance d'arriver à ce résultat, en cas de troubles. S'il arrivait un malheur à la flotte anglaise, notre situation serait grave au cas où nous dépendrions absolument de l'Angleterre pour nos approvisionnements.

Avant de terminer mes observations, je voudrais appeler l'attention sur une comparaison établie par le général sir Percy Lake, dans un mémoire que j'ai déposé sur le bureau de la Chambre l'an dernier, comparaison des effectifs des unités existantes de la milice canadienne en 1903-1904 et 1908-1909, respectivement. J'ai aussi un tableau comparatif de l'armement et de l'équipement de la milice, des corps de cadets et des sociétés de tir en 1895-1896, 1903-1904 et 1908-1909. Je n'imposerai pas au comité la lecture des renseignements contenus dans ces tableaux, mais je crois qu'il est à désirer que ces tableaux soient publiés dans le hansard, afin de compléter mes explications.

TABLEAU DES EFFECTIFS DES UNITÉS EXISTANTES DE LA MILICE CANADIENNE, EN 1895-6, 1903-4 ET 1908-1909, RESPECTIVEMENT.

Corps.	Effectif en 1895-96.		Effectif en 1903-1904.		Effectif en 1908-1909.		Observations.
	Nombre d'escadrons, de batteries ou de compagnies.	Total.	Nombre d'escadrons, de batteries ou de compagnies.	Total.	Nombre d'escadrons, de batteries ou de compagnies.	Total.	
Troupe permanente. (Note 1.)							
Dragons royaux du Canada—Escadrons	2	132	2	109	2	200	
Carabiniers à cheval royaux du Canada—Escadrons	Néant.	.....	1	60	1	120	
Artillerie royale du Canada—							
Batteries à cheval ou de campagne	1½	173	2	258	2	315	
Grosses batteries	Néant.	.....	Néant.	.....	1	165	Effectifs auxquels il a été pourvu dans le budget de 1908-1909. (*Voir* Note 4.)
Compagnies de garnison	2	171	2	225	4	629	
Ingénieurs royaux du Canada—Compagnies de garnison	Néant.	.....	Détachements.	132	2	300	
Régiment royal du Canada—Compagnies	4	324	5	407	10	1,079	
Corps de service de l'armée permanente	Néant.	.....	Détachements.	6	Détachements.	120	
Corps médical de l'armée permanente	Néant.	.....	Néant.	36	Détachements.	100	
Corps d'artillerie canadienne	Néant.	.....	Détachements.	104	Détachements.	214	
Corps des paie-maîtres de l'armée canadienne	Néant.	.....	Néant.	.....	Détachements.	34	
Commis d'état-major	Néant.	.....	Néant.	.....	Détachements.	35	
Milice active.		800		1,337		3,311	
Cavalerie ou carabiniers à cheval—Escadrons	44	2,115	62	5,106	101	8,232	
Artillerie de campagne—Batteries	17	1,345	17	2,013	25	2,712	
Grosse artillerie—Batteries	Néant.	.....	4	478	14	1,675	
Artillerie de siège—Compagnies	32	2,462	28	1,868	10	1,241	
Compagnies de génie	2	151	4	708	5	762	
Corps des guides	Néant.	.....	Détachements.	36	Détachements.	107	
Infanterie—Compagnies	615	28,962	654	34,257	179	36,849	
Corps de service de l'armée canadienne—Compagnies	Néant.	.....	8	848	12	1,281	
Corps médical de l'armée canadienne—Brancardiers	Néant.	.....	8 Amb. 9 C.B.	705	18	1,460	
Corps des signaleurs	Néant.	.....	Détachements.		Détachements.	88	
Totaux	.....	35,835	.....	47,423	.....	57,718	
Nombre de chevaux	2,872		7,892		11,798		
Nombre d'hommes exercés (Note 2)	19,000		32,000		46,000*		Approximatif.

Note 1.—En 1905, le Parlement a permis de porter à 5,000 l'effectif de la troupe permanente, selon qu'on le jugerait nécessaire pour établir des garnisons à Halifax et à Esquimault et d'organiser de nouvelles unités pour des fins d'instruction militaire, afin de suivre l'accroissement de la milice active. Jusqu'à présent, on n'a autorisé qu'un effectif total de 3,311 hommes de tout rang.

Note 2.—Dans chaque cas, les corps permadents ont été compris dans le nombre des hommes exercés.

Note 3.—Toutes les unités de la milice auxquelles il est pourvu dans les effectifs autorisés pour l'année financière sont indiqués dans chaque cas. Dans chacun des deux premiers exercices, la formation de quelques unités, bien que prévue, n'a pas eu lieu pendant cet exercice-là, et la même chose pourrait arriver pendant l'exercice courant.

Note 4.—La responsabilité assumée de défendre Halifax et Esquimault explique l'augmentation de 565 artilleurs, 150 ingénieurs, 745 fantassins et 150 membres des autres corps (en tout 1,610) dans les effectifs de la troupe permanente en 1908-1909 comparés aux effectifs en 1903-1904.

TABLEAU COMPARATIF INDIQUANT L'ARMEMENT ET L'ÉQUIPEMENT DE LA MILICE, DES CORPS DE CADETS ET DES ASSOCIATIONS DE TIR, DURANT LES ANNÉES 1895-96, 1903-04 ET 1908-09.

Sujets.	1895–96.	1903–04.	1908–09.
Artillerie légére	80 9 charge du canon 36 12-Pr se chargeant par la culasse	90 12 Se chargeant par la culasse 8 5″.Howitzer, B.L.	90 12-Canons se chargeant par la culasse. 12 15-Canons se chargeant par la culasse. 36 18-Canons à tir rapide. 8 5″ Howitzer, par la culasse.
Grosse artillerie	5 40- Pr Armstrong	17 40-Pr. Armstrong (hors d'usage) 4 4 7″ tir rapide	16 4-7″ à tir rapide. 12-60 à tir rapide (livraison en 1908).
Carabines et mousquets	40,000 (hors d'usage) 5,000 Martini-Henry 2,000 Lee Martini-Metford 42,000 Lee-Enfield (charge du canon)	39,000 Lee-Enfield et Lee-Metford 1,000 Martini-Metford	39,000 Lee-Enfield et Lee-Metford. 1,000 Martini-Metford. 42,000 Ross.
Canons Maxim, calibre 303	15	18	20 et 8 Pompoms.
Munitions pour l'artillerie de campagne.	Environ 300 rouves 9 ou 40 Pr. canon 400 par 12-P canon (sous commandement).	Environ 400 rondes par fusil Environ 130 rondes par howitzer	Environ 500 rondes par canon pour tous canons.
Munitions pour la mousqueterie	Environ 200 rouves Snider. Environ 350 rouves par 303″ carabine	Environ 350 rondes par carabiue	Plus de 400 rondes par carabine.
Munitions de forteresse (pour les canons se chargeant par la culasse).	8 7″ R.B.L. (hors d'usage) 8 12-Pr Q.F. (sous commandement) 8 6-Pr Q.F. (sous commandement)	1 6″ B.L. (pour des fins d'exercice.) 2 6″ Howitzer (p. des fins d'exercice) 4 12-Pr. tir rapide 8 6-Pr. tir rapide	Halifax et Esquimalt complètement armés, Québec, en partie. Il est inopportun de donner des détails sur cela.
Munitions pour canons de forteresses.	Environ 250 rouves par 7″ canon Camplet pour convenir à plus petits canons (sur command.) tel que ci-dessus	Complet pour tir rapide d'ap. éch. imp.	Complet pour toutes les unités.
Equipement de camp	Suffisant pour environ 15,000.	Suffit à environ 30,000 hommes	Suffirait pour environ 45,000 hommes.
Equipement personnel des hommes	Havresacs, une partie seulement distribuée	Equipement Oliver	L'équipement Oliver complet pour toutes les unités autorisées.
Harnais et selles	Incomplet il y a 30 ans	Complet presque	Complet pour toutes les unités autorisées.
Equipement des ingénieurs	Aucun	En voie de confection	Complet pour quatre Cie de campagne.
Equipements des corps d'armée en service.	Aucun	En voie de conft. pour 8 compagnies	Complet pour toutes les unités.
Equipement des médecins	Aucun en réalité	Pour les ambulanciers, en bonne voie	Ambulance de campagne parfaitement équipées. Equip. médical pour chaque rég. pr. complet.
Fquipement des préposés aux signaux	Aucun en réalité	Commencé et déjà travail accompli	Complet pour les sections actuelles.
Transport de reserve (enregistré)	Aucun	On a commencé l'ouvrage	800 wagons, 1,000 chevaux.
Corps de cadets	Un petit nombre—Pas de rapport certain.	104—Membres environ 5,000	152—Environ 8,000 hommes.
Associations de tir	42	93 militaires, 257 civils, 28,000 membres.	130 militaires, 371 civils, 38,000 membres.

L'on verra par ces détails que la situation est vraiment encourageante. Par exemple, il n'y avait pas de corps de cadets en 1895-1896; il en existait 104 en 1903-1904, avec un effectif de 5,000, nous avions 42 associations de tir; il en existait en 1903-1904, de militaires, 93; de civils, 257; avec un effectif de 28,000 membres; en 1908-1909, nous avions 130 associations militaires de tir et 371 civiles, comptant au total 38,000 membres. Ces chiffres ont encore beaucoup augmenté depuis. Je remercie le comité pour son extrême patience, et nous allons passer maintenant à la discussion du crédit.

M. WORTHINGTON: Avant de voter ce crédit, je tiens à parler d'une très importante question que le ministre a omise dans les observations qu'il a faites cette après-midi. Je crois que les changements qu'il propose dans la milice décèlent une grande prévoyance et beaucoup d'étude, et qu'ils contribueront plus tard, dans bien des cas, au perfectionnement des corps permanents de la milice et seront à l'avantage du pays et de l'empire généralement. Mais, au sujet de l'institution de l'état-major général impérial, et, subséquemment, de l'établissement d'une première et d'une deuxième lignes de défense, puis d'un corps de service pour l'étranger, je crois qu'il mérite doublement des félicitations; d'abord parce que le chef d'état-major général impérial ne donne pas d'ordres à l'état-major général colonial. Non que je veuille dire que notre chef d'état-major colonial est supérieur au chef d'état-major impérial, car il est possible que le contraire soit la vérité, mais parce que, de la sorte, les chefs de l'état-major colonial conserveront plutôt leur individualité et leur caractère, que s'ils étaient commandés par des officiers impériaux. En deuxième lieu, le ministre mérite des félicitations, parce que le Gouvernement semble avoir enfin réalisé que le Canada doit être prêt à défendre lui-même son territoire, sans se fier, comme naguère certains membres du Gouvernement, à la doctrine Monroe. Avec un état-major général impérial et une première et une deuxième lignes de défense, nous aurons dorénavant quelque plan arrêté de défense pour nos frontières et nos côtes. Je sais que ces questions ne sont pas du domaine de la discussion au Parlement ou hors du Parlement, mais il devrait y avoir une méthode, par laquelle, quelques-uns seulement des membres de l'opposition soient mis au courant de ce qui se fait dans ce sens. Plusieurs fois à cette session et auparavant, le ministre a répondu à des questions qui lui étaient posées, disant que nous imitons maintenant la méthode impériale, et qu'il n'a pas de déclaration à faire sur le sujet en discussion. Je ne connais pas la pratique de la chambre des communes anglaise sur les questions de la défense impériale, mais il est bien probable que le Gouvernement initie quelque membre de l'opposition probablement le chef, aux questions de ce genre.

Sir FREDERICK BORDEN: C'est cela.

M. WORTHINGTON: Ce n'est pas ce qui se pratique ici, car je ne vois dans les crédits, aucune prévision pour ces fins. Le chef de l'opposition, ce me semble, ou encore, un comité permanent de la Chambre, devrait être mis au courant de ces matières; le Gouvernement devrait lui dire sous quels chefs ces dépenses figurent. C'est une proposition que je fais au ministre. Je crois que le Gouvernement et le ministre de la Milice agiraient sagement en instruisant le chef de l'opposition sur les question de la défense impériale. De cette façon, personne ne chercherait à pénétrer les secrets de l'Etat, et l'opposition ne tenterait pas de discuter les questions qui ne conviendrait pas.

Sir FREDERICK BORDEN: Je dirai qu'en différents temps dans le passé, notamment, si je me rappelle bien, pendant la guerre Sud-Africaine, on m'a demandé quelle quantité de munitions nous avions dans nos magasins militaires et nos arsenaux. Il ne convenait pas de répondre à cette demande, et je déclarai ouvertement à la Chambre, que si l'honorable député lui-même ou quelque autre député désigné par l'opposition, ou encore le chef de l'opposition lui-même—c'était au temps de sir Charles Tupper—venait me voir, je m'empresserais de lui donner toutes les informations, et que ce n'était pas dans l'intérêt du pays, à mon sens, de rendre ces détails publics. La même chose peut se faire encore.

M. WORTHINGTON: Je ne crois pas que nous soyons seuls au fait de nos moyens de défense. Il est possible qu'une nation étrangère les connaisse aussi bien que nous, et voici sur quoi je m'appuie: L'honorable ministre a cité certaines paroles de M. Goldwin Smith. Il a mentionné le fait que le "Sunday Sun," le journal de M. Goldwin Smith, si je ne me trompe, a critiqué, l'année dernière, l'attitude du Gouvernement à ce sujet, et ajouté qu'un jour le Saint-Laurent serait peut-être hérissé de canons. De tels commentaires pourraient être évités si le ministre s'ouvrait un peu au chef de l'opposition.

Je crois que la formation de l'état-major général impérial est un très bon plan.

Je crois que cela nous conduira à un résultat inconnu jusqu'à présent, dans l'armée anglaise ou dans les milices coloniales. Cela nous amènera à voir le maniement de grands corps de troupes par des officiers coloniaux et même par des commandants impériaux. Pendant la guerre des Boërs on a vu quelques-uns des meil-

leurs généraux anglais qui étaient incapables de faire manœuvrer de grands corps de troupes. Dans une histoire de cette guerre, écrite, je crois, par un officier boër, et portant pour titre " Histoire allemande officielle de la guerre boër ", livre très estimable, rempli de critiques justes, on fait allusion en plusieurs circonstances à ce défaut d'éducation chez une partie des généraux anglais, qui étaient incapables de faire le maniement de grands corps de troupes. Je crois que les manœuvres réussissent mieux au Canada qu'en Angleterre et si l'on fait un échange d'officiers la milice trouvera de grands avantages.

Le ministre nous a parlé de recrutement au Canada, non pas d'un corps d'armée mais d'un corps de milice qui irait faire du service à l'étranger. A ce sujet j'espère que le ministre se rappellera que l'arme de défense canadienne n'est pas la même que celle des troupes du Royaume-Uni et des colonies. Ce sera un désavantage très sérieux pour nos troupes canadiennes, faisant le service aux côtés des troupes impériales, d'être armées de fusils différents, particulièrement si les pièces d'un fusil ne peuvent pas s'adapter à l'autre. Cela causera des inconvénients et beaucoup d'embarras.

Au sujet de l'Association de tir du Canada ou de l'Association d'artillerie canadienne, je crois que dans leurs réunions annuelles, ces associations feraient très bien de discuter davantage notre armement, nos moyens de défense du pays. Cela vaudrait beaucoup mieux que les éloges ordinaires que l'on se prodigue, et les votes de remerciements que l'on adopte. non pas que ces remerciements ne soient pas mérités, mais ainsi que je l'ai dit, je crois que le temps pourrait être beaucoup mieux employé si l'on faisait une bonne et forte critique de nos moyens de défense, et de nos armements.

Le ministre nous a parlé des exercices militaires dans les écoles. C'est une très bonne chose qui semble être accueillie par la population avec beaucoup de faveur, et donner de très bons résultats. On pourrait peut-être faciliter la formation de ces corps de cadets dans nos écoles. De la façon que j'entends la chose, il faut aujourd'hui pour former un corps de cadets dans une académie, remplir certains blancs. dont l'un oblige les commissaires d'écoles, leurs héritiers et représentants à tout jamais, de se rendre responsable des armes et habillements fournis à l'école. Les commissaires d'école, règle générale, sont des hommes élus par les contribuables, et, ils n'aiment pas beaucoup à signer des documents de ce genre qui les rendent, eux et leurs héritiers à tous jamais responsables de ces armes et équipements. Cette condition a nui à la formation de corps de cadets dans plusieurs de nos grandes écoles.

Au sujet de la réduction dans les crédits, le ministre nous a expliqué, que le nombre de volontaires aux exercices annuels ne sera peut-être pas aussi considérable que les années dernières, et que les exercices pourraient se faire aux chefs-lieux des différents corps, et que quelques corps dans les villes, pourraient faire leurs exercices annuels le soir dans les salles d'armes. Le ministre ferait bien, s'il désire économiser, au lieu de dépenser de l'argent à faire voyager nos milices, de donner aux soldats une plus grande quantité d'ammunition, pour qu'ils puissent consacrer plus de temps à la pratique du tir à la cible, et à se perfectionner dans le maniement du fusil. Je crois que l'on devrait consacrer plus de temps au tir à la cible. Je donnerai un exemple: le corps de cavalerie des Cantons de l'Est, un des meilleurs corps de cavalerie du Canada, a été envoyé deux années de suite au camp de LaPrairie, qui est un endroit tout à fait impropre aux exercices de cavalerie, et qui n'a pas de cibles. Pendant deux années consécutives les cavaliers ont fait les exercices à ce camp sans tirer une seule cartouche. Naturellement il faut qu'un cavalier sache monter à cheval; la nécessité est d'autant plus grande s'il n'a pas de munitions, car ce n'est qu'en sachant bien aller à cheval qu'il pourra éviter de tomber entre les mains de l'ennemi.

Le ministre nous a dit qu'il espérait pouvoir avant longtemps fabriquer au Canada tous les gros canons dont nous avons besoin ici.

Sir FREDERICK BORDEN: Je voulais parler des canons à boulets de 18 livres.

M. WORTHINGTON: La fabrication de canons de dix-huit ne doit être entreprise. si on l'entreprend, qu'après mûre délibération. Le ministre nous a dit que lorsqu'il s'est agi d'acheter les habillements, il s'est adressé aux maisons ayant l'expérience dans cette fabrication. Je crois que la même règle devrait s'appliquer à notre artillerie, et avec beaucoup plus de force que dans les cas ordinaires. Les maisons anglaises qui fabriquent des canons, à Woolwich, Bermingham et autres endroits, sont dans cette industrie depuis des générations. Il faut pour manufacturer ces engins de guerre, beaucoup plus d'habileté que nous pouvons espérer en obtenir au moins d'ici à plusieurs années. L'établissement d'usines pour la fabrication des gros canons entraînerait de grandes dépenses, et les fabricants ne pourraient espérer trouver un marché pour leurs armes en dehors du Canada. Notre milice n'a pas besoin d'un grand nombre de canons, et lorsque l'on aura fabriqué la quantité voulue, l'usine n'aurait plus d'ouvrage. Je ne crois pas que nous puissions vendre des canons, des fusils ou des munitions en dehors du pays.

Sir FREDERICK BORDEN: Je voudrais donner une explication sur ce point. L'honorable député fait une argumentation inutile. Ceux qui fabriqueront des canons dans notre pays, si jamais on en arrive là, seront les mêmes personnes qui sont dans la même industrie en Angleterre—la construction des navires. En Angleterre la fabrication des armes est invariablement faite par ceux qui construisent non seulement des navires de guerre, mais aussi des bâtiments pour le commerce, et la maison, ou plutôt les maisons, car il y en a plus qu'une, qui dans le moment étudient cette question, se proposent aussi de construire des navires en fer en Canada, et naturellement elles n'établieront pas d'usines pour faire des canons si elles ne construisent pas en même temps des navires.

M. WORTHINGTON: Peut-être est-il nécessaire de faire cette discussion maintenant plutôt que plus tard. Il n'y a pas de similitude entre la situation ici au Canada et celle que l'on trouve en Angleterre. En Angleterre ces grandes usines fabriquent des canons non seulement pour l'armée impériale et pour les colonies, mais aussi pour le monde entier. Lorsque le Japon a besoin d'artillerie il ne la fabrique pas lui-même.

Sir FREDERICK BORDEN: Il a dû commencer pourtant un jour, car le Japon construit aujourd'hui ses navires et fabrique ses canons.

M. WORTHINGTON: Je ne savais pas que le Gouvernement eut l'intention d'adopter une politique navale. Naturellement, si telle est la politique du Gouvernement, et s'il s'est engagé à aider à l'empire. . . .

Sir FREDERICK BORDEN: J'ai dit des navires de commerce.

M. WORTHINGTON: Je ne crois pas que cela aille de pair avec la fabrication des armes.

Sir FREDERICK BORDEN: On construirait des bateaux en acier pour les canaux.

M. WORTHINGTON: Et des charrues aussi, je suppose. Je ne crois pas qu'aucun autre pays à part le Canada achètera nos canons. Nous ne pouvons pas espérer en vendre en Angleterre, car elle n'achète même pas chez elle les conserves alimentaires pour son armée. Je ne veux pas retenir la Chambre plus longtemps. Je suppose que ces crédits seront votés quand même, sans qu'il soit nécessaire d'une longue discussion.

M. HUGHES: Vu que je désire prendre le train dans quelques instants, je veux dire quelques mots seulement sur un ou deux points auxquels n'a pas touché le ministre (sir Frederick Borden), mais je promets que j'entretiendrai mon honorable ami un peu plus longtemps dans une autre occasion, et que j'appellerai l'attention de la Chambre sur certains manquements de la part du Gouvernement dans l'exécution de son devoir relativement à l'instruction militaire de nos soldats. Au sujet de l'état-major, je prendrai la liberté de dire au ministre et au pays qu'à part le plan général pour la défense de l'empire, l'état-major devrait s'occuper d'instruire les officiers militaires dans toutes les parties de l'empire ou sur le service en campagne, et je présume que telle est son intention.

Sir FREDERICK BORDEN: Oui.

M. HUGHES: Je ne crois pas non plus que l'instruction des officiers d'état-major devrait être laissée seulement à des officiers choisis dans ce pays. On a constaté en Angleterre, que plusieurs des officiers de l'état-major lorsqu'ils ont été obligés de faire le service en campagne, ont fait faillite complète. Ainsi que Lord Roberts l'a dit lui-même, peut-être pas dans les termes exacts dont je me sers, mais le sens est le même, il n'avait jamais eu l'occasion encore de connaître ce dont était capable des officiers instruits dans un collège, et il n'avait, non plus, jamais trouvé que ces officiers fussent aussi capable que plusieurs qui n'avaient jamais passé par le collège. Après tout, c'est là une question d'hommes. Pour les officiers instruits dans les collèges militaires comme pour les officiers de régiment, les officiers d'état-major et de commandements, il y a là la question de formation.

Si quelques régiments aux exercices annuels n'ont pas montré les connaissances voulues, la responsabilité en retombe sur le mode d'enseignement auquel on a soumis le pays depuis plusieurs années. Que nous donne le régime actuel? Quelques officiers, seulement, de compagnies ou de régiments ont les connaissances voulues tandis que les soldats sont très rarement capables de remplacer un officier. Il en résulte qu'il n'y a d'enthousiasme nulle part. Mais autrefois lorsque l'instruction des officiers se faisait d'après le mode adopté pour l'instruction des cadets, nous avions dans les rangs de presque chaque compagnie, un, deux, trois, quatre, et quelquefois dix jeunes gens portant sur eux des commissions leur donnant droit de commander la compagnie ou le régiment; de sorte que lorsqu'un officier-commandant voulait choisir un enseigne, c'est-à-dire un premier ou un deuxième lieutenant il n'avait qu'à parcourir la liste des soldats qui avaient appris l'exercice militaire, et choisissait l'officier dont il avait besoin. Comment sommes-

nous aujourd'hui? Le commandant qui veut avoir un second lieutenant se dit à lui-même: voici le fils du cultivateur Jones; il me paraît être un jeune homme très intelligent; je vais l'essayer." C'est de cette manière que l'on croisit aujourd'hui les officiers, et le capitaine peut difficilement manière que l'on choisit aujourd'hui les officiers. Je répéterai de nouveau au ministre ce que je répète depuis 20 ans, savoir qu'il faut nécessairement revenir à l'ancien système des écoles militaires, et que le choix des officiers se fasse d'après leur éducation, et non pas d'après le nombre de titres ou d'étoiles que l'aspirant porte.

Il faut qu'il sorte de ces écoles, des sujets possédant les connaissances qui les autorisent à aspirer au poste de commandant d'une compagnie; puis, quand ils auront atteint cette situation, qu'on leur donne l'instruction voulue et l'on créera ainsi, au sein de notre armée, un enthousiasme qui lui fait défaut aujourd'hui. Je ne fais nullement retomber sur le ministre le blâme à cet égard. Longtemps avant son entrée en charge, je combattais pour obtenir une réforme, et il me faudra, sans doute, guerroyer nombre d'années encore, avant que nous revenions à l'ancien régime. Quant à la question de l'exercice dans les écoles, je ferai ici une observation: dans les écoles des Iles britanniques, les institutrices enseignent aux garçons et aux filles les mouvements militaires, et cette discipline influe puissamment sur l'ordre scolaire. Comme le disait une charmante quakeresse, à l'époque où les instituteurs anglais visitèrent le pays, l'an dernier. "Oui, nous apprenons à nos élèves l'exercice militaire."—Mais, comment, m'écriai-je, une quakeresse enseignant l'exercice militaire!"—ah! dit-elle, nous ne décorons pas la chose de ce vocable, mais en fin, c'est bien l'exercice, et nous tenons à dresser ainsi nos élèves, pour qu'ils soient prêts, un jour, à voler à la défense de leur pays."

Quant à la défense du pays, c'est là une question que je n'aborderai pas, me contentant de faire ici une simple observation: en parlant de l'arme de défense, notre excellent collègue, le député de Sherbrooke (M. Worthington) nous a déclaré qu'il fallait nécessairement une arme de défense, dans toute l'étendue de l'empire; or, je lui ferai observer que l'armée britannique, dans le Sud-africain, avait onze différents types de fusils, de sorte que l'argument formulé par notre collègue est sans valeur. Notre armée s'est servie de l'arme-type de la Grande-Bretagne.

M. DANIEL: Quels étaient ces onze types ou modèles de fusils?

M. HUGHES: Si mes souvenirs sont fidèles, il y avait le fusil Snider, les Martini...

M. DANIEL: En usage dans l'armée impériale?

M. HUGHES: Oui, quelques-unes de nos troupes se servaient du Martini. Venaient ensuite le Lee-Enfild et le Lee-Metford, le long Lee-Enfield, la carabine courte, le Martini-Metford.

M. WORTHINGTON: De l'avis de mon collègue, convient-il qu'il site une grande variété de fusils dans une armée?

M. HUGHES: Non, à mon avis, il conviendrait de fournir à l'armée dans toute l'étendue de l'empire, comme cela se fera bientôt, une seule arme, et cette arme, c'est le fusil Ross.

Quant à la fabrication de munitions de guerre au Canada, je prétends qu'avant longtemps nous aurons conclu une alliance avec la Grande-Bretagne et ses colonies, et le premier ministre de ce pays brillera au premier rang, dans le conseil de cette fédération impériale.

L'hon. M. FOSTER: Quel fusil portera-t-il?

M. HUGHES: Le mousquet que jadis il porta sur les bords de la Saskatchewan.

L'hon. M. FOSTER: Il ne l'avait pas, à cette époque.

M. HUGHES: C'est le mousquet qu'il voulait épauler. Mais il a fait amende honorable pour ses agissements du passé, en déclarant au pays que tout enfant qui fréquente les écoles doit s'exercer au maniement du fusil et au tir. Pourquoi, sur quelque point de l'Atlantique et sur un autre point du Pacifique, n'aurions-nous pas des établissements consacrés à la fabrication des fusils nécessaires à la défense du pays, en cas d'urgence? A l'époque du siège de Kimberley l'ennemi n'ayant pas d'officiers capables de manœuvrer un canon de fort calibre, l'armée anglaise bénéficia énormément de ce fait, pour accélérer la reddition de cette ville. A mon avis, ce n'est pas Québec qu'il faudrait choisir comme centre pour la fabrication de nos munitions de guerre et de nos fusils. Il aurait fallu choisir quelque point à l'intérieur du pays, tant sur la côte du Pacifique que sur la côte de l'Atlantique. Sur ces points du littoral il devrait exister des établissements en mesure de fournir des armes de bonne qualité, telles que pièces de campagne, fusils et munitions, advenant que nous soyons dans l'impuissance de communiquer avec la mère patrie, en temps de guerre.

Je voulais présenter quelques observations sur les élèves des écoles militaires et sur l'instruction de notre jeunesse dans les différentes parties du pays, mais je remets à plus tard ces observations. J'appelle l'attention du ministre sur la nécessité d'une réforme dans la formation des officiers. Voyez le contraste frappant qui existe entre l'instruction civile et l'instruc-

tion militaire. Voici deux jeunes gens sortis de la même famille qui vont étudier à Toronto. L'un d'eux entre à l'université, où on le traite comme un être humain doué de sa pleine responsabilité, et il sort de l'université, après avoir obtenu un grade qui le rend apte à aspirer à l'exercice de n'importe quelle carrière sociale.

L'autre est simple soldat dans une compagnie. Il entre à la caserne où on le traite en enfant, et il sort de là, porteur d'un certificat de sergent. Plus tard, il doit réintégrer la caserne et obtenir les connaissances voulues pour aspirer au grade de lieutenant, plus tard force lui est d'y revenir, pour obtenir le grade de major, puis en dernière analyse il revient y suivre les cours qui lui permettent d'exercer le commandement. Mais son frère qui est sous-officier, se rend à la caserne et suit les cours nécessaires pour obtenir le grade de lieutenant. Or, ces jeunes gens, qu'ils soient simples soldats ou officiers, doivent revêtir l'uniforme d'élèves de l'école militaire et on doit les mettre sur un même pied d'égalité. Qu'on leur donne le même degré d'instruction, et que celui qui possède le plus de connaissances soit à la tête de sa classe, comme cela se faisait autrefois, lorsque tout le monde était tenu de prendre ses degrés, à titre d'élève de l'école militaire.

Les défenses nationales du littoral ont été l'objet de certaines observations formulées par le ministre et par le député de Sherbrooke. Voici mon avis à cet égard: apprenez à notre jeunesse le maniement du fusil et fournissez à chaque compagnie deux canons à tir rapide, et alors peu importe combien de millions d'étrangers envahiront notre pays. Enseignons à 100,000 jeunes canadiens à tirer avec le fusil, sur l'ennemi, à cinq cents verges de distance et n'ayons crainte de l'ennemi qui pourrait se présenter. Enseignons à notre jeunesse le maniement du fusil et le tir et celui du canon à tir rapide et n'ayons aucune crainte. La statistique prouve qu'il y a peu de soldats tués par l'artillerie ou par les gros canons. L'effet produit sur le moral des troupes peut être fort appréciable, mais c'est à peine si ces gros canons atteignent un seul soldat. Durant la guerre sud-africaine, c'est à peine si les obus, des deux côtés, ont atteint deux cents hommes, et cependant on consacre des centaines de mille dollars à ces puissants armements, tandis qu'on se contente de minimes dépenses pour les petites armes qui sont tout autrement puissantes. Qu'on se reporte à la statistique de la guerre russo-japonaise et on constatera que la plupart des blessés et des morts ont été victimes des petites armes et nullement du tir des obus. Je réserve le reste de mes observations pour une autre occasion.

M. S. HUGHES.

M. DANIEL: J'ai prêté une oreille attentive aux observations du ministre qui a donné de grands développements à la question. A mon avis, l'article le plus important de son programme, c'est le concours accordé à notre jeunesse scolaire, en vue de lui donner, en premier lieu, une plus large somme d'exercices physiques et ensuite, enseigner aux garçons le maniement du fusil. Que le ministre applique ce système et il aura bientôt atteint le grand objectif que lord Roberts cherche à réaliser en Angleterre. Il aura à sa disposition un corps de jeunes gens bien formés, prêts à se renger sous les drapeaux au besoin et à qui on aura appris le maniement du fusil et l'exercice du tir. Somme toute, dans un pays aussi vaste que le Canada, où est disséminée une population de quelques millions, tous nos efforts doivent tendre à former nos jeunes militaires, afin que lorsque retentira l'appel aux armes, ils soient prêts à prendre place dans les rangs de l'armée et en mesure de rendre plus de services que de simples recrues. A mon avis, voilà la partie la plus saillante et la plus utile de la harangue du ministre. Certaines personnes timorées soulèvent ici une objection et s'écrient que c'est là encourager le militarisme au Canada. Ces jeunes gens qu'on aura formés dans les écoles et auxquels on aura appris le maniement du fusil, ne se contenteront pas de l'inaction; ils ne seront satisfaits que lorsqu'ils auront obtenu du service, et s'ils ne peuvent parvenir au but de leur ambition ici même, ils iront chercher ce service ailleurs. A mon avis, cette objection est sans valeur. De l'autre côté de l'Atlantique, l'exercice pratiqué dans les établissements scolaires est uen coutume qui date déjà de loin. Lorsque j'allais à l'école, on m'enseignait deux fois par semaine l'exercice; et je ne sache pas que j'aie acquis, à l'école, le goût du militarisme dans une mesure appréciable. Je suis bien aise de la perspective de création de pareil système dans toutes les provinces, car cela nous fournira la base même d'une armée, et de la façon la plus économique posible. Quant à la question des fusils, à mon avis, les troupes impériales bénéficieraient grandement de l'adoption d'une arme uniforme. Vient ensuite un autre avantage qu'il faut signaler: c'est que toutes les parties de l'empire seraient dotées d'un fusil qui utiliserait des cartouches de même dimension, de sorte que ces munitions seraient échangeables entre les différents fusils.

Sir FREDERICK BORDEN: Fort bien.

M. CAMPBELL: Comme les propositions sont à l'ordre du jour, les quelques remarques que je vais offrir ne détonneront donc point. Dans l'Ouest, presque chaque jeune

cultivateur possède un cheval: or, un moyen fort économique d'établir un corps militaire serait de former un corps d'éclaireurs dans chaque localité; ces éclaireurs et l'infanterie à cheval, on le sait, ont rendu de précieux services dans toutes les occasions où on a eu besoin d'hommes de combat. L'établissement de ces corps n'entraînerait guère de frais, vu que les fils de cultivateurs fourniraient leurs propres chevaux; la tâche du Gouvernement se bornant à fournir les armes et l'équipement, et peut-être à solder les frais d'une quinzaine de jours d'exercice annuel. Grâce à ce système, il se développerait, chaque année, un certain esprit de corps entre les différentes compagnies et on pourrait, au besoin, recruter dans l'Ouest un effectif de combat composé de l'élite de la jeunesse de ces provinces. Ces jeunes gens fourniraient leurs propres chevaux dressés, comme le sont tous ces ces chevaux de l'Ouest, à soutenir le tir du canon, à faire halte, au mot de commandement, sans avoir besoin d'être attachés. Pareil effectif serait une précieuse acquisition au Canada, advenant qu'une guerre nécessiterait l'emploi de ce corps. S'il n'existe pas la moindre nécessité d'utiliser pareille troupe, alors tous ces discours sont en pure perte; mais si pareil cas d'urgence peut se présenter, il serait de la plus haute imporance, à mon avis, d'organiser ces jeunes gens de l'Ouest, de manière à former un corps d'éclaireurs de cavalerie irrégulière ou d'infanterie à cheval, suivant qu'on le jugerait préférable. Ces jeunes gens fourniraient leurs propres habillements et leurs chevaux; il suffirait que le Gouvernement s'imposât les frais de quelques semaines d'instruction chaque année, ainsi que la dépense à effectuer pour la fourniture des armes et des munitions.

M. BARNARD: Le ministre pourra peut-être profiter de cette occasion pour répondre à certaines questions touchant la garnison d'Esquimalt, questions que j'ai inscrites au feuilleton, il y a quelques semaines et auxquelles il a apporté des réponses fort incomplètes, pour ne pas dire davantage. Je le comprends, il est certaines questions se rattachant aux affaires militaires auxquelles il ne faut pas donner trop de publicité, mais les questions que j'ai posées dans cette circonstance ne rentrent pas dans cette catégorie. S'il en est ainsi, j'aurais de beaucoup préféré que le ministre me l'eût déclaré catégoriquement au lieu de me donner des réponses évasives comme il l'a fait. Voici la première question qui figure, colonne 365 du Hansard:

La première question, à la colonne 365 du " Hansard " était:

Le Gouvernement a-t-il, en quelque manière, exercé son influence, tel qu'il est pourvu dans l'article 9 de la convention de l'Union avec la Colombie-Anglaise, dans le but de faire maintenir par le gouvernement impérial la station navale d'Esquimalt, soit avant, soit après, soit lorsque ladite station navale a été abandonnée?

Je suppose que le ministre sait que l'article 9 des conventions de l'Union prévoit expressément que le Gouvernement fédéral s'efforcera toujours et emploiera son influence le plus qu'il pourra, en vue de faire maintenir par les autorités impériales la garnison d'Esquimalt. Si l'honorable ministre veut me dire que la réponse donnée est conforme à la question, je ferai des efforts pour en comprendre le sens. La réponse fut:

Des négocitions sont entreprises avec le gouvernement impérial en vue du transfert de la station navale d'Esquimalt au gouvernement canadien.

On remarquera que la question est ainsi posée: Le Gouvernement a-t-il exercé son influence pour faire une certaine chose. La réponse est: Le Gouvernement négocie pour faire quelque chose tout à fait autre. Je voudrais que le ministre donne une réponse s'il le peut.

Sir FREDERICK BORDEN: Je n'ai certainement pas eu l'intention d'être discourtois à l'égard de mon honorable ami et je dois avouer que je n'ai pas compris jusqu'à ce jour ce qu'il voulait dire. Je n'ai pas davantage examiné cette disposition particulière de la loi de la Confédération à laquelle il fait allusion. Mais je dois lui dire qu'ayant offert de prendre à notre charge Halifax et Esquimalt et ayant été informés d'une manière certaine que les autorités britanniques seraient très heureuses d'accepter cette offre, il serait plutôt contradictoire si, en même temps, nous présentions un argument pour forcer les autorités impériales à continuer d'entretenir ce que nous leur avons proposé de prendre à notre charge. C'est-à-dire en ce qui nous concerne. Je suppose peut-être que mon honorable ami veut parler des navires, mais non de la garnison. J'ai répondu réellement à la partie qui relève du département de la Milice et probablement le département de la Marine et des Pêcheries a répondu pour l'autre partie.

M. BARNARD: La réponse a été donnée par le département de la Marine et des Pêcheries.

Sir FREDERICK BORDEN: Oh! J'ai mal compris la question. Je dois dire de plus que, depuis que le Gouvernement a pris à sa charge Halifax et Esquimalt, l'amirauté anglaise, avant que nous ne fassions l'offre, avait résolument décidé, bien que nous n'ayons pas eu connaissance du fait, d'abandonner absolument Esquimalt comme station navale. Elle peut changer l'idée, mais je ne suis pas informé qu'une tentative ait été faite pour influencer les vues de l'amirauté ou du Gouvernement

impérial à ce sujet et je ne sais pas si ce serait une démarche convenable à faire.

M. BARNARD: Je dois donc admettre que le gouvernement fédéral n'a pas usé, en aucune manière, de son influence au près du gouvernement impérial pour l'engager à maintenir une station navale à Esquimalt?

Sir FREDERICK BORDEN: Je ne suis pas informé qu'il l'ait fait.

M. BARNARD: L'honorable ministre est chargé de l'administration du département de la Milice et de la Défense et je dois admettre que cette question avait été portée à sa connaissance s'il y avait eu quelque discussion à ce sujet.

Sir FREDERICK BORDEN: Probablement, mais cette question dépend du ministre de la Marine et des Pêcheries.

M. BARNARD: Elle ne l'était pas alors, n'est-ce pas.

Sir FREDERICK BORDEN: Oui.

M. BARNARD: Au moment où Esquimalt a été pris à notre charge?

Sir FREDERICK BORDEN: Oui, les garnisons d'Halifax et d'Esquimalt ont été prises sous les soins du ministre de la Milice. Mais ce département n'a pas eu à s'occuper des bassins militaires et des navires.

M. BARNARD: Je dois croire que tout ce que le ministre sait—et comme ministre de la Milice et de la Défense il doit savoir —c'est qu'aucune tentative n'a été faite de la part du gouvernement fédéral pour influencer le gouvernement impérial à ce sujet?

Sir FREDERICK BORDEN: Je ne crois pas que l'honorable député devrait me contre-examiner; je lui ai dit tout ce que je savais sur cette question.

M. BARNARD: J'ai posé une autre question qui se trouve à la colonne 495 du hansard. Le 3 février le ministre de la Milice y a répondu. Je demandais:

Le gouvernement canadien ou le gouvernement impérial, à la connaissance du gouvernement canadien, ont-ils autorisé quelque dépense relativement à la station navale d'Esquimalt? Dans l'affirmative, quel est le chiffre de la dépense et pour quelle fin?

L'honorable ministre a répondu en disant qu'il s'agissait d'une question confidentielle et qu'il ne pouvait rien divulguer. Je serais très satisfait d'accepter cette réponse, mais il est assez curieux que le ministre de la Marine ait aussi répondu à la question et il a dit "Non". Cela laisse la chose dans un état peu satisfaisant. Je voudrais savoir si le ministre peut jeter quelque lumière sur la situation?

Sir FREDERICK BORDEN: Je dirai immédiatement à mon honorable ami que j'examinerai de nouveau la question et je serai content de lui dire ce que j'aurai appris. Je suppose que cette question m'a été fournie par quelque fonctionnaire de mon département; je n'ai pas écrit la réponse moi-même, mais je présume qu'elle était conforme aux faits. Quoi qu'il en soit, j'y songerai encore et j'en parlerai privément à mon honorable ami. Il n'y a rien là qu'on doive lui cacher.

M. BARNARD: Je remercie l'honorable ministre de sa politesse. Mais il y avait une autre question:

Combien de canons les autorités impériales ont-elles laissés à Esquimalt en retirant la troupe impériale de la Colombie anglaise.

Le ministre répondit:

Cependant, il y a encore à Esquimalt autant de canons que le gouvernement britannique y en a laissés.

Cette réponse ne me semble pas comporter bien des renseignements.

Sir FREDERICK BORDEN: Il n'y a pas eu de canons d'enlevés, j'en suis bien sûr. Je me rappelle maintenant avoir discuté cette question avec un fonctionnaire du département et que ce dernier m'a déclaré qu'il ne serait pas à propos de dire combien il y a de canons à Esquimalt. Mais je pourrai le dire à mon honorable ami privément.

M. BARNARD: Si l'honorable ministre m'avait alors donné cette réponse, je n'aurais plus rien eu à dire sur ce sujet. Mais sa réponse me paraissait si évasive que je croyais pouvoir m'attendre soit à me voir refuser de plus amples renseignements ou à m'en faire donner un peu plus. J'ai posé cette autre question:

Le Gouvernement est-il informé qu'un ou un plus grand nombre de ces canons passe pour avoir été abandonné, des mois durant, sans aucune protection contre les intempéries, au bord de la voie publique conduisant de Victoria à Esquimalt?

Le ministre répondit:

Les canons sont là où la troupe impériale les avait mis. Leur sort pour l'avenir a été réglé du plein consentement du War Office.

Sir FREDERICK BORDEN: On sait que le canon est exactement là où l'avait mis les autorités impériales. Il est vrai que ce Gouvernement a échangé avec les autorités impériales de la correspondance au sujet de ce qu'il fallait faire de ces canons. Je suis prêt à dire privément à mon honorable ami ce qu'il va en advenir. Je le sais bien, mais je ne crois pas devoir le dire ici. Le canon en question n'a pas souffert de dommage là où il a reposé.

M. BARNARD: Je ne me prétends pas expert en artillerie, mais certaines gens qui le sont, m'ont déclaré que ce canon coûtait fort cher, et je ne crois pas qu'on ait bien fait de le laisser là. Je l'ai vu moi-même gisant au bord de la route, où il est resté sans abri depuis l'été jusqu'après l'hiver.

Sir FREDERICK BORDEN: Il y a, sur les navires, des canons qui sont exposés à la pluie et au mauvais temps. Je crois qu'on les enduit d'une certaine préparation qui les protège. Je ne pense pas que le canon ait souffert aucun dommage.

M. BARNARD: Je ne pense pas, de mon côté, qu'on ait fait de bien à ce canon en le laissant traîner dans le fossé sans aucune protection, pendant neuf ou dix mois, et en plein hiver.

M. J. D. TAYLOR: N'est-il pas vrai qu'on a enlevé deux canons de l'endroit où les autorités impériales les avaient laissés et qu'on les a transportés à la salle d'exercices de Victoria?

Sir FREDERICK BORDEN: Tout récemment, pour des fins d'instruction militaire.

M. J. D. TAYLOR: Cela se passait il y a environ dix-huit mois. L'honorable ministre pourrait-il nous dire combien a coûté le transport de ces canons?

Sir FREDERIC KBORDEN: $1,200, à ce qu'on me dit.

M. J. D. TAYLOR: Je tiens à faire remarquer au comité qu'il en a coûté $1,200 pour transporter deux canons, dont l'un de douze pouces et l'autre de six, de quelques milles des fortifications d'Esquimalt à la salle d'exercice de Victoria, bien que nous tenions, à ces fortifications, un corps régulier d'artillerie canadienne, avec tous les hommes et tout l'outillage nécessaires au maniement des canons, à l'exception des chevaux pour les traîner, et cela dans le but d'instruire les artilleurs de cette localité. Je crois qu'on n'aurait pas dû faire cette dépense. Puisque nous avons à Victoria une bonne brigade ou compagnie d'artillerie de garnison, cette brigade pouvait être employée à transporter ces deux canons pour moins de $1,200. De fait, si peu que je m'y connaisse en artillerie, il me semble qu'il aurait suffi de quelques hommes et de deux paires de chevaux durant deux jours, pour transporter ces canons à la salle d'exercice de Victoria. La batterie d'Esquimalt, si elle est bonne, devrait avoir les hommes et l'outillage nécessaires pour manier ces canons et les charger sur n'importe quel camion capable de les transporter jusqu'à la salle d'exercice. Il nous faudrait une explication de cet extraordinaire état de compte.

Sir FREDERICK BORDEN: Cette question était inattendue. Lors de la délibération du budget supplémentaire, j'aurai un état de prêt, et je ferai voir exactement ce qui a occasionné la dépense et pourquoi le travail n'a pas été fait d'autre manière.

M. TALBOT: Je prie l'honorable député de Westminster (M. Taylor) de me dire si ce qu'il a affirmé, c'est bien que deux attelages de chevaux auraient suffi pour traîner ces canons?

M. J. D. TAYLOR: Le mot attelage est un terme très élastique. Quand j'ai dit deux attelages, j'ai voulu dire le nombre de chevaux que l'on attellerait d'ordinaire à un chariot pour traîner ces canons.

M. TALBOT: L'honorable député est-il d'avis que deux attelages des chevaux les plus forts au Canada suffiraient à traîner un canon de douze pouces?

M. J. D. TAYLOR: Je le répète, j'ai voulu dire le nombre de chevaux que l'on attelle d'ordinaire sur un chariot à canon.

M. TALBOT: L'honorable député voulait probablement dire une locomotive.

M. J. D. TAYLOR: L'honorable député, si je ne me trompe, s'est occupé de milice; je n'en fais plus partie depuis quelques années; je dirai, cependant, que, du temps où j'étais milicien, on ne comptait pas sur l'aide de locomotives pour traîner les canons, mais sur celle des hommes vaillants et forts qui composaient les compagnies dans le temps.

M. TALBOT: Vous n'aviez pas de canons de douze pouces dans ce temps-là, je pense.

M. J. D. TAYLOR: Je reviens au sujet que j'ai abordé au début: la déclaration faite par le ministre en réponse à un honorable député, qu'aucun de ces canons n'avait été déplacé. Je n'habite ni Victoria, ni Esquimalt, et je n'ai pas vu ces canons; je sais, cependant, qu'il en a été enlevé deux, à beaucoup de frais et je tiens à savoir comment il se fait qu'aucun fonctionnaire du département de la Milice ne le sache. Et s'il en a été enlevé deux combien d'autres encore l'ont été. On a demandé combien il reste là de canons aujourd'hui. Nous sommes en droit d'avoir plus de renseignements sur le sujet et de savoir ce que sont devenus les autres canons.

L'hon. M. FOSTER: C'est la répétition de l'histoire de Bill Miner.

M. BARNARD: Le ministre est-il en mesure de nous dire combien de temps avant l'enlèvement de ces canons, les officiers du 5e régiment d'artillerie canadienne ont résigné en corps pour n'avoir pu obtenir le matériel requis pour l'exercice? C'est ce qu'ont déclaré les journaux de Victoria

dans le temps. Il est possible que ce ne soit là que des racontars, mais il paraîtrait que le commandement a été offert à tous les officiers du corps, jusqu'au dernier subalterne, et qu'aucun n'a voulu continuer à faire partie du régiment. Le ministre est-il en mesure de nous renseigner à cet égard?

Sir FREDERICK BORDEN: Je crains que non, mais je pourrai me procurer le renseignement.

M. BARNARD: Le ministre sait-il si c'est bien le cas?

Sir FREDERICK BORDEN: Il est possible que la chose soit venue à mes oreilles, mais je ne m'en souviens pas. Je sais qu'il y a eu une difficulté, mais je ne pense pas que les choses aient été au point que l'on dit. De fait, le commandant n'a pas démissionné autant que je sache.

M. BARNARD: Non, il n'a pas démissionné, une fois les canons envoyés. J'aurais cru que l'affaire serait encore présente à l'esprit du ministre, considérant qu'il a été adressé au département des protestations de la part des officiers du régiment, durant une période de deux ou trois années, jusqu'au règlement final de la difficulté.

M. WORTHINGTON: Je crois me rappeler qu'il a été inscrit une question au feuilleton dans le temps, par moi-même, à la demande de quelqu'un de la Colombie-Anglaise; et on m'a répondu qu'on ne connaissait rien de l'affaire au bureau de la Milice. S'il en est ainsi il me semble que le ministre a eu tout le temps voulu pour se renseigner.

Sir FREDERICK BORDEN: J'irai au renseignements, et fournirai les informations requises. Je sais qu'il s'est produit une difficulté, mais je ne la pensais pas aussi grave que l'honorable membre le déclare. Le commandant n'a certainement pas démissionné.

M. BARNARD: Parce que les canons même dont parle l'honorable représentant de New-Westminster (M. Taylor) ont été exexpédiés à la salle d'exercices pour servir aux manœuvres. Une lecture rapide du rapport et de la note qui a été distribuée m'a permis de relever à deux ou trois endroits, cette mention, que la forte augmentation des dépenses résulte des frais entraînés par le maintien de garnisons à Halifax et Esquimalt. Je vois que le total des frais d'entretien des troupes permanentes, pour le dernier exercice financier, a été de $761,000 à Halifax, et de $103,000 à Esquimalt, ce qui fait en tout $864,138. L'excédent de dépenses pour l'entretien des corps permanents en 1907-1908, s'élève à $923,700, soit $50,000 de plus que la dépense totale pour l'entretien des deux stations d'Halifax et d'Esquimalt combinées. Dans la note annexée à ce budjet, on constate également la nécessité d'augmenter de 1,500 le nombre des officiers et des soldats de la troupe permanente; et qu'en vue de l'exécution des devoirs imposés par la prise à notre charge des deux garnisons d'Halifax et d'Esquimalt, il a fallu en tout 3,300 hommes. Je suppose que la dépense nécessitée par l'entretien du premier effectif de 1,500 hommes n'a pas été plus forte durant l'exercice 1907-1908, que pour le précédent; en d'autres termes, la mise à notre charge des deux garnisons d'Esquimalt et d'Halifax n'a dû produire aucune différence dans les frais, en ce qui regarde ce premier effectif de 1,500 hommes; de sorte que si vous coupez en deux le chiffre total de la dépense pour l'entretien d'Esquimalt et d'Halifax, vous constaterez que la dépense additionnelle est d'à peu près $432,000. Or, l'excédent des dépenses pour entretien s'élève à $923,000, ce qui fait une différence d'à peu près $500,000. C'est un sujet sur lequel le ministre devrait nous fournir des renseignements.

Sir FREDERICK BORDEN: Ne vaudrait-il pas mieux continuer l'examen des crédits? Il est des sujets de dépenses pour lesquels on peut établir des comparaisons en se rapportant au rapport de l'auditeur général. Je vais m'efforcer de fournir le plus de renseignements possible.

M. BARNARD: Le moment me paraît opportun pour soulever la question; car le crédit est d'un caractère très général, puisqu'il s'agit de munitions de guerre.

Sir FREDERICK BORDEN: Non, nous en sommes au crédit n° 5, page 8, appointements.

M. l'ORATEUR SUPPLEANT: Le ministre du consentement du comité, a fait une déclaration générale, et la discussion s'est faite généralement, sans qu'aucun crédit eût été appelé particulièrement. Une fois la discussion terminée, le comité aurait été appelé à délibérer le premier crédit.

M. ROBB: Jusqu'ici, les honorables membres de l'un ou l'autre parti qui ont pris part au débat se sont recrutés parmi ceux qui sont favorables au développement du militarisme au Canada. Je me jugerais représentant indigne de ma circonscription, si je ne profitais de la circonstance pour dire que mes commettants voient d'un œil très favorable toute tentative d'établissement ou d'encouragement au Canada de ce qu'on pourrait appeler une aristocratie militaire. Or, il est possible que certaines circonstances aient contribué à déterminer ce courant d'opinion. Pour une raison ou une autre, l'effectif des bataillons de cette partie du pays n'était pas au complet, et

une fois ces bataillons arrivés à Montréal, on en a rempli les cadres au moyen de trainards recueillis sur les quais. Les exercises militaires n'ont pas été pris au sérieux; cela provient peut-être du trop grand développement pris par la cantine, dans les camps annuels. Je soumets au ministre de la Milice que la première mesure à prendre en vue d'engager les jeunes gens, et surtout les fils de cultivateurs à s'enrôler dans la milice, ce serait d'abolir la cantine dans les camps d'exercice; car, aucune mère, soucieuse de l'avenir de son fils, ne voudra lui permettre d'aller au camp, quand elle sait qu'il y apprendra surtout à fumer la cigarette, à boire du whisky, et à fréquenter les plus mauvais sujets du pays. Ce que j'en dis n'est pas pour critiquer le budget, car il semble bien que le comité soit unanimement en faveur du programme militaire esquissé par le ministre. Mais je sens qu'il est de mon devoir, en ma qualité de représentant de la population de mon comté, de signaler au ministre un des grands obstacles à l'enrôlement des jeunes gens d'une bonne classe, le plus bel espoir du pays, dans les compagnies recrutées en vue des exercices annuels de la milice.

Sir FEDERICK BORDEN: J'approuve dans une très grande mesure ce que vient de dire l'honorable député (M. Roche). La milice a beaucoup souffert de la manière négligente parfois dont les capitaines ont recruté leurs miliciens pour les camps d'exercice, et la présence de mauvais sujets dans ces compagnies a été un obstacle à l'enrôlement de ces braves jeunes gens, fils de cultivateurs, dont a parlé l'honorable membre. Cet abus, si je ne me trompe, a été corrigé dans une assez grande mesure, mais on n'a pas encore atteint la perfection. Pour ce qui est de la cantine, nous avons fait tout en notre pouvoir pour prévenir ce mal. Les règlements sont des plus sévères. Dans un certain nombre de camps, du moins, les officiers s'efforcent sincèrement de faire respecter les règlements; mais l'honorable membre sait à quel point il est difficile de restreindre la vente des spiritueux. Il s'introduit des boissons fortes, bien que la loi en interdise la vente dans la cantine. Il semble impossible de supprimer cet abus. J'espère que dans tous les camps, et je suis certain que dans un grand nombre, on prend toutes les mesures possibles en vue de prévenir la vente des boissons enivrantes.

Appointements, $111,690.

L'hon. M. FOSTER: Je vois que le ministre a transféré au service intérieur 47 employés du service extérieur. Aura-t-il l'obligeance de nous indiquer les noms de ces employés, ainsi que leurs fonctions et leurs appointements?

Sir FREDERICK BORDEN: La liste que j'ai en main fait voir qu'il s'en trouvait 47 d'employés temporairement, et 49 sur la liste des permanents, soit un total de 96.

L'hon. M. FOSTER: Vous en avez, par exemple, trois dans la subdivision B de la 1re division: qui sont-ils?

Sir FREDERICK BORDEN: Le colonel Hurdman est celui dont le nom se présente le premier. Il faisait partie du service extérieur, comme inspecteur des chariots de batterie, etc. Ses appointements étaient prélévés sur le compte du capital, crédit pour fournitures de cette sorte. Ses appointements étaient de $2,400, et il reçoit aujourd'hui $2,500.

L'hon. M. FOSTER: Ses appointements ont-ils été haussés en raison de ce qu'il a été transféré au service intérieur?

Sir FREDERICK BORDEN: Non. Le suivant est J. W. Caldwell, qui était payé sur le crédit pour appointements et salaires. Il est inspecteur. Il faudra $2,350 pour solder ses appointements. Durant nombre d'années il a reçu $2,250. Vient ensuite le nom de James Robertson, décédé récemment et dont les appointements sont de $2,250. Cette vacance n'a pas été remplie.

L'hon. M. FOSTER : Vous en avez douze dans la 2e division, subdivision B: qui sont-ils?

Sir FREDERICK BORDEN: Le lieutenant-colonel Brown, inspecteur de la sellerie et des articles en cuir, dont le traitement était de $1,500 et qui a été payé sur le même crédit que le colonel Hurdman. Il reçoit maintenant $1,600.

M. WORTHINGTON: Ces officiers reçoivent-ils un percentage en plus de leur traitement?

Sir FREDERICK BORDEN: Non. Le suivant est George F. Stevenson, payé sur le crédit " Salaires et gages " et teneur de livres dans le département de la comptabilité. Son traitement est de $1,550—pas d'augmentation. Dans le département des levés de plans, ils sont quatre: J. E. Brown, $1,300, porté à $1,350; il n'a pas reçu d'augmentation avant d'être admis dans le service; M. F. Phelan, $1,250 et avec l'augmentation statutaire, $1,300; A. H. Cranston, $1,200, et avec l'augmentation statutaire, $1,250; tous trois sont des gradués du collège royal militaire. Vient ensuite L. H. Stitwell—$1,100, sans augmentation avant d'entrer, mais l'an prochain, son salaire sera de $1,150; G. A. Blouin, dans le service du génie, $1,200, sans augmentation avant d'entrer, mais l'an prochain son salaire sera de $1,250; D. Barry, un dessinateur, pas d'augmentation, $1,200; W. L. McLaren, $1,200, pas d'augmentation; E. P. M. White, commis dans le département

de l'adjudant général, $1,200, pas d'augmentation; Wm Moeser, $1,050, pas d'augmentation; R. W. Kingsman, $1,050, pas d'augmentation.

L'hon. M. FOSTER: Aucun d'eux n'avait reçu d'augmentation depuis six mois?

Sir FREDERICK BORDEN: Non.

L'hon. M. FOSTER: Pouvez-vous en dire autant des 47 qui ont été pris dans le service extérieur?

Sir FREDERICK BORDEN: Oui.

L'hon. M. FOSTER: Quelles sont les augmentations parmi les employés permanents?

Sir FREDERICK BORDEN: Il n'y en a pas d'autres cette année que les augmentations statutaires.

Département de la Milice et de la Défence, dépenses casuelles, $10,000.

Sir FREDERICK BORDEN: Il y a ici une diminution de $2,000 due à ce que nous payions autrefois certains commis que nous ne payons plus, à présent.

Milice et Défence—imputable sur le capital—achat de bouches à feu, d'armes, de terrains pour des fins militaires, d'effets d'habillement, etc., de réserve, et pour établir des champs de tir, $1,300,000.

M. DANIEL: Tout le crédit de l'an dernier a-t-il été dépensé?

Sir FREDERICK BORDEN: Oui, moins $2,000.

M. DANIEL: Quelle partie de ce crédit se propose-t-on de dépenser pour des bouches à feu?

Sir FREDERICK BORDEN: Nous avons dépensé pour l'artillerie de $350,000 à $400,000, et pour des fusils, si les 10,000 que nous avons commandés sont livrés, $250,000. Le reste du crédit est affecté aux effets d'habillement, aux harnais, etc., ainsi qu'à des champs de tir et des terrains pour champs de tir.

M. DANIEL: Sont-ce des canons de campagne ou des canons de siège?

Sir FREDERICK BORDEN: La plupart sont des canons de 18.

M. WORTHINGTON: Est-ce le nouveau canon adopté pour l'artillerie de campagne?

Sir FREDERICK BORDEN: Oui, c'est le canon adopté en Angleterre—le meilleur canon qui existe.

M. R. L BORDEN: Est-ce le canon qui était exposé à Québec?

Sir FREDERICK BORDEN: Non; celui-là est un canon de 4-7, l'autre est un canon beaucoup plus léger, à tir rapide et se chargeant par la culasse. Il se transporte facilement d'une place à l'autre, tandis que le canon de 4-7 n'est pas aussi facile à déplacer.

M. DANIEL: L'artillerie à cheval est-elle armée de ces canons, de même que l'artillerie de campagne?

Sir FREDERICK BORDEN: Je le crois, pour ici. Mais je pense qu'en Angleterre, elle possède un canon un peu plus léger.

L'hon. M. FOSTER: Que coûte un canon de 18?

Sir FREDERICK BORDEN: Près de $5,000, avec l'avant-train et tout ce qui s'y rattache.

M. EDWARDS: Le ministre peut-il nous dire combien il lui faudra de terrain, aux environs de Kingston, pour les champs de tir, en plus de celui qu'il possède déjà?

Sir FREDERICK BORDEN: On s'occupe de prendre les mesures dans le moment et je pourrai répondre à mon honorable ami dans quelques jours.

M. EDWARDS: Le Gouvernement a-t-il chargé quelqu'un d'évaluer ce terrain?

Sir FREDERICK BORDEN: Oui. Je crois avoir fait voir à mon honorable ami, l'autre jour, une estimation qui a été préparée. Je crois que c'est $40 l'acre.

M. EDWARDS: Je sais que ce prix a été offert, mais dans la lettre envoyée par le département, il y avait ces mots " $40, sans préjudice "; je suppose que ce n'est pas un offre définitif.

Sir FREDERICK BORDEN: L'offre est définitif, mais ces mots " sans préjudice " veulent dire que si le propriétaire de ces terrains veut accepter $40 nous les lui paierons, mais s'il refuse, et si nous sommes obligés de recourir à l'expropriation et aux tribunaux, nous les aurons peut-être pour $20.

M. EDWARDS: Qui a estimé la valeur de ces terrains pour le Gouvernement?

Sir FREDERICK BORDEN: M. Mihel de Toronto. Il est attaché à une compagnie de prêt de Toronto et nous l'employons souvent pour évaluer des terrains dans les différentes parties d'Ontario.

M. EDWARDS: Il y a une autre question que je tiens à signaler à l'attention du ministre. En expropriant une certaine étendue de terrain aux environs de Kingston, le Gouvernement a augmenté les charges des cultivateurs du township. Ces terrains contribuaient à fournir une partie des impôts pour l'entretien du chemin qui traverse leur propriété et d'un autre chemin allant à Kingston. Le Gouvernement est aujourd'hui propriétaire du terrain de chaque côté du chemin et il n'est que juste qu'il contribue à son entretien.

Je demande cela parce que dans d'autres circonstances, comme, par exemple pour les terrains adjacents au pénitencier de Kingston, le Gouvernement pourvoit seul à l'entretien du chemin, bien qu'il ne soit propriétaire du terrain que d'un seul côté. Les contribuables du township de Pittsburg, voisin de celui de Barriefield, prétendent qu'il n'est pas juste d'exiger qu'ils entretiennent seuls ce chemin, vu qu'il sert surtout à des fins militaires, et pendant les camps. Le Gouvernement a donc tout intérêt à ce qu'il soit bien entretenu.

Je rappellerai aussi que le trottoir en bois, à la préparation duquel le Gouvernement a déjà contribué, ne sert, en grande partie, qu'aux soldats, tant de la garnison que du camp, c'est pourquoi je demande au Gouvernement de contribuer à son entretien, s'il ne veut pas s'en charger entièrement. Mon avis est qu'il devrait être à la charge exclusive du Gouvernement.

Sir FREDERICK BORDEN : Je reconnais la légitimité de la réclamation de mon honorable ami. Je ne puis pas dire jusqu'où nous irons, avant d'avoir reçu un rapport, mais j'admets que nous devons contribuer à l'entretien du chemin dans la proportion de l'usage que nous en faisons et de la valeur de notre propriété avoisinante.

M. GERALD WHITE (Renfrew): Dans le rapport du conseil de la milice, il est dit à propos du camp de Petawawa, qu'il reste encore quelques terrains à acquérir et que dans dix cas, le Gouvernement sera probablement obligé de recourir à l'expropriation, vu que les propriétaires refusent d'accepter des conditions raisonnables, bien que le Gouvernement ait tout fait pour se rendre à leurs désirs.

Le ministre se rappellera qu'il y a quelque temps, je lui ai parlé du cas d'un citoyen du township de Petawawa, M. Gustave Prange, qui possède les lots 5 et 6 dans le 12e rang. M. Prange m'informe que les arbitres envoyés par le Gouvernement, il y a quelque temps, ont fait un rapport et ont fixé un prix plus élevé que celui qu'offrait le Gouvernement.

Sir FREDERICK BORDEN: Je crois que c'est une erreur.

M. G. WHITE: Je voudrais savoir quels sont, dans ces dix cas, les prix offerts par le Gouvernement et ceux fixés par les arbitres.

Sir FREDERICK BORDEN: Je me ferai un plaisir de communiquer tout le dossier à mon honorable ami, s'il désire le consulter. Nous avons eu beaucoup d'ennuis et nous avons fait pour le mieux.

M. J. D. TAYLOR: Ce crédit comprend-il le coût des fusils Ross fabriqués durant l'année?

Sir FREDERICK BORDEN: Oui.

M. J. D. TAYLOR: Ils sont imputés sur le capital?

Sir FREDERICK BORDEN: Oui.

M. J. D. TAYLOR: Que fait-on des fusils remplacés par les Lee-Enfields? N'ont-ils plus aucune valeur?

Sir FREDERICK BORDEN: Ils sont encore en usage. Le fusil Ross n'ayant pas été muni de baïonnette, le Lee-Enfield est encore très employé; mais dans le dernier camp, on s'est servi exclusivment du fusil Ross pour les exercices de tir.

M. J. D. TAYLOR: Ainsi quand les Lee-Enfields auront été entièrement remplacés ils ne seront pas jetés au rebut, mais pourront encore servir?

Sir FREDERICK BORDEN: Certainement.

M. J. D. TAYLOR: La dépense à compte du capital pour les fusils prend des proportions formidables. Quand les fusils Snider ont été retirés, nous avons sans doute imputé sur le capital le prix des Martinis. Quand les Lee-Enfields ont pris la place des Martinis, ils ont aussi été mis au compte du capital.

Sir FREDERICK BORDEN: Jamais une seule dépense pour la milice n'a été portée au compte du capital, avant 1895-96, lors de l'achat des premiers Lee-Enfields. Avant cela, les fusils nous étaient donnés par le gouvernement anglais.

M. J. D. TAYLOR: La dépense occasionnée par la mise de côté du Martini fut inscrite au compte du capital?

Sir FREDERICK BORDEN: Oui.

M. J. D. TAYLOR: Et maintenant que nous substituons le fusil Ross au Lee-Enfield, la dépense est encore inscrite au compte du capital?

Sir FREDERICK BORDEN: Dans l'autre cas, le fusil remplacé était devenu inutile, mais il n'en est pas de même pour le fusil Lee-Enfield. Il peut encore servir et sera gardé en magasin, vu que nous avons besoin de beaucoup plus de fusils que nous n'en avons actuellement en usage. Supposons que notre milice se compose de 57,000 hommes; il nous faudrait au moins 57,000 fusils. Mais en cas de nécessité, notre intention est d'avoir en première ligne une troupe de 100,000 hommes; il nous faut donc ce nombre de fusils et même beaucoup plus. Il se passera encore bien des années avant que nous ayons un nombre suffisant de fusils, vu que nous devons en fournir aux associations et aux écoles.

Exercises annuels, $860,000.

M. ARTHURS: A titre de représentant d'une région où la milice locale se trouve à une grande distance du camp annuel, je demanderai au ministre de nous expliquer

comment nous pourrons faire des exercices de tir sans cibles et sans champs de tir. Se fera-til ouvrir un crédit spécial pour cela?

Sir FREDERICK BORDEN: En certains endroits, dans mon propre comté, par exemple, il est très facile d'installer un champ de tir, parce qu'une chaîne de montagne traverse le pays, et que l'établissement d'un champ de tir ne comporte aucun danger. En d'autres cas, nous fournissons des cartouches pour tir réduit, ce qui permet de faire des exercices de tir à courte distance.

M. ARTHURS: Le Gouvernement se propose-t-il de prendre des mesures à cet effet? Si, par exemple, notre bataillon, le 23e, avait des exercices annuels aux quartiers généraux, il serait facile d'installer un de ces champs de tir. Je crois aussi que l'on ferait bien de distribuer aux bataillons ruraux, une certaine quantité de cartouches, en dehors des exercices annuels aux camps. On rencontre souvent à Niagara des hommes connus comme bons tireurs, mais qui pourraient obtenir difficilement le nombre de points suffisant pour avoir droit à la solde additionnelle dont parle le ministre, vu que bien souvent les fusils sont de mauvaise qualités ou ont des mires mal ajustées, et que les soldats n'ont pas l'occasion d'en faire l'essai avant le concours.

Sir FREDERICK BORDEN: Ce sont là des avis pratiques. Je ferai étudier la question, mais je ne puis pas dire si ce régiment aura ses exercices aux quartiers généraux ou non.

M. EDWARDS: Venant de Kingston où il est d'usage de tenir des exercices annuels, je tiens à féliciter le ministre de ce qu'il disait tantôt au sujet de la surveillance à exercer sur la vente des spiritueux aux camps. Je ne doute pas que ses paroles soient approuvées par tous les membres de la Chambre et par le pays en général, s'il prend les mesures les plus rigoureuses pour interdire l'usage des spiritueux aux camps.

Sir FREDERICK BORDEN: Je ferai de mon mieux.

M. EDWARDS: J'ai fait plusieurs visites au camp de Kingston l'an dernier, et j'ai le regret de dire que les spectacles d'ivrognerie, de batailles et de désordres que j'y ai vus, même le dimanche, sont une honte pour le pays. Il me semble que les soldats —et il s'en trouve des milliers en cet endroit—devraient pouvoir prévenir ces désordres.

Sir FREDERICK BORDEN: Très bien!

M. EDWARDS: Si nous envoyons chaque année, aux camps, des hommes et des jeunes gens pour en faire des soldats, et qu'ils n'aient pas assez d'énergie pour se rendre maîtres du terrain et avoir la haute main sur les vendeurs de spiritueux, je suis porté à croire qu'ils ne rendraient guère de services en temps de guerre. Les spectacles que moi-même et d'autres avons eus sous les yeux à Kingston, l'an dernier, sont une honte pour le pays, et je crois que nous ne pourrions mieux faire que suivre l'exemple de ce grand militaire, lord Roberts, qui est, si je ne me trompe, un buveur d'eau. Je suis certain que le peuple canadien approuvera le ministre de la Milice de prendre les mesures les plus sévères pour mettre fin à tout jamais à cet état de choses, car, je le répète, ce que j'ai vu l'an dernier à Kingston était vraiment honteux.

Sir FREDERICK BORDEN: Je regrette d'apprendre pareille chose, mais je remercie néanmoins l'honorable député de m'en avoir averti; j'en parlerai à l'adjudant général, car je ne doute pas que si les officiers chargés de la direction de ces camps sont sincères et veulent obtenir un résultat quelconque, soient en mesure de faire disparaître ces abus. J'ai fait plus d'une visite au camp de Niagara sans avoir jamais été témoin de pareils spectacles. L'an dernier, je me suis rendus à plusieurs camps. A celui de mon comté, il ne s'est rien passé de semblable, mais, il y a plusieurs années, au camp d'Aldershot, il s'est commis de graves abus.

Je suis de plus en plus persuadé que tout dépend de l'officier dirigeant le camp. S'il ferme les yeux sur les contraventions à la loi, il se commettra des infractions; s'il désire réellement faire respecter la loi, elle sera respectée, sinon tout à fait, du moins en grande partie, et elle le sera assez pour qu'il n'y ait pas de scènes repoussantes comme celles dont a parlé l'honorable député.

M. EDWARDS: J'admets avec le ministre de la Milice qu'il faudrait tenir les officiers responsables. J'espère qu'ils le seront à cet égard et qu'on leur fera comprendre que les autorités attendent d'eux qu'ils exercent une stricte surveillance sur le camp et répriment les abus de ces individus.

Sir FREDERICK BORDEN: C'est ce qu'on a fait à mainte reprise.

M. EDWARDS: Non seulement on distribuait les spiritueux à profusion, mais on en vendait aussi. On en a eu la preuve en ce que plusieurs personnes ont été traduites devant le magistrat, convaincues et condamnées à l'amende. Je sais personnellement que l'an dernier, au camp de Kingston, ces abus ont été plus criants que jamais.

Sir FREDERICK BORDEN: Il n'y a pas d'excuse à cet état de choses, d'autant plus que la solde d'en-

couragement est entièrement refusée à tout soldat convaincu de mauvaise conduite résultant de l'ivrognerie ou de toute autre cause, et que cette règle a eu la plus salutaire influence. J'aimerais beaucoup savoir combien d'hommes, à Kingston, ont touché la solde d'encouragement et combien de cas de cette nature ont été rapportés. Je veillerai à ce qu'il soit fait une enquête, car pareil état de choses friserait le scandale.

Dépenses casuelles, $25,000.

M. EDWARDS: A la page 52 du Budget, je trouve un item intitulé: " Dépenses casuelles, diverses et imprévues, y compris les frais de représentation ". Qu'est-ce que cela comprend?

Sir FREDERICK BORDEN : Les frais de réception des visiteurs. Ainsi, on reçoit souvent la visite d'officiers de marine étrangère, à Halifax, à Esquimalt et même à Ottawa; et il ne serait pas juste d'exiger du commandant, dont la solde est modeste, qu'il paie ces frais de réception, de ses propres deniers. Je sais personnellement qu'à Halifax ces réceptions pèsent lourdement sur les officiers.

Gratifications, $2,500.

M. J. D. REID: Le ministre s'est-il jamais occupé du cas du soldat Molloy qui a perdu la vue?

Sir FREDERICK BORDEN : Mon honorable ami apprendra avec plaisir que la Patriotic Fund Association est maintenant chargée de cette affaire, et qu'elle se réunira à ce propos la semaine prochaine. L'honorable député se rappelle sans doute que le Parlement a modifié l'an dernier la charte de cette association de manière à en autoriser les membres à voter par lettre. Le cas de Molloy leur a été soumis, et je crois que les voix se sont également partagées. Sir Sanford Fleming espère qu'à la prochaine réunion on décidera de donner une certaine somme au soldat Molloy.

M. J.D.REID : Est-il probable qu'il recevra une pension?

Sir FREDERICK BORDEN : Je l'espère.

M. J. D. REID : Le ministre n'ignore pas, que ce cas mérite plus de considération que tout autre.

Sir FREDERICK BORDEN : Pour ma part, j'ai voté pour la pension, je voterai encore de même façon, et j'espère qu'il l'aura.

Entretien des propriétés militaires, $75,000.

M. EDWARDS : Je suppose que c'est de ce crédit que provient l'argent que l'on paie tous les ans pour l'usage du pont de Cataraqui. Ai-je raison de dire que l'usage de ce pont coûte chaque année $1,400 à l'Etat?

Sir FREDERICK BORDEN : Oui.

M. EDWARDS : Or, je sais de source autorisée, que ce pont est actuellement de peu d'utilité. C'est un pont en bois, construit depuis longtemps, où de lourdes pièces d'artillerie ne pourraient pas passer. J'espère qu'on n'essaiera pas de faire passer de gros canons sur ce pont, car il ne pourrait résister au poids. Cependant, l'usage de ce pont nous coûte $1,400 par année. Je conseillerais au ministre d'en faire construire un nouveau entre Barriefield et Kingston.

Sir FREDERICK BORDEN: Mon honorable ami devient intéressant.

M. EDWARDS : La question est surtout intéressante pour nombre d'habitants de l'endroit. Le loyer que l'on paie annuellement représente un capital de $40,000 à $50,000 ; avec cette somme, on pourrait construire un pont dont l'usage ne coûterait rien. La situation serait la même que si l'on payait un loyer de $1,400 et l'on aurait un pont dont on pourrait se servir en toute circonstance. Si, par malheur, la guerre éclatait—ce qui n'est pas probable—et si on tentait de faire passer des troupes sur ce pont en bois, on courrait le risque de faire tomber les soldats à l'eau.

Je crois qu'on pourrait y construire un nouveau pont à un prix relativement modique. Le lac a un bon lit dur et l'eau a peu de profondeur. Je désire aussi dire au ministre qu'on pourrait obtenir un grand avantage en améliorant le canal Rideau. Cette amélioration serait avantageuse pour les bâtiments et elle augmenterait aussi les commodités qu'offre le port de Kingston. Les députés qui ont visité Barriefield se souviennent qu'après avoir traversé le pont en laissant Kingston, on rencontre une véritable colline qui est la propriété de l'Etat. On pourrait construire deux voies temporaires de cette colline jusqu'au pont et empiler sur les wagons-plateformes les roches et les cailloux. Les wagons chargés, qui descendraient vers le pont, feraient remonter les wagons vides, et on pourrait à peu de frais exhausser une grande partie de cette étendue de pays. Je sais que la ville de Kingston est propriétaire d'une partie des actions de la compagnie du pont et je crois que le ministère pourrait conclure un arrangement avec la ville, construire un nouveau pont à cet endroit, tout en faisant des économies. Bien que je n'aime pas à conseiller que le travail des forçats fasse concurrence à celui des ouvriers libres, je ferai observer que nous avons près de Kingston un pénitencier qui renferme un grand nombre de détenus, et je me demande pourquoi on ne conduirait pas ceux-ci aux environs du pont et pourquoi on ne les emploierait pas aux travaux d'exhaussement et de reconstruction. Je suis d'avis qu'on pour-

rait faire quelque chose de tel et employer les forçats dans une certaine mesure à la reconstruction du pont, sans que le public trouve beaucoup à redire. J'espère que le ministre examinera cette proposition et que, si elle est exclusivement envisagée au point de vue monétaire, le ministère pourra entreprendre la reconstruction de ce pont. Une chose est absolument certaine; c'est qu'il faudrait bientôt construire un nouveau pont à cet endroit pour avoir un moyen de communication qui puisse servir à des fins militaires. Le bois renchérit de plus en plus et je crois que le moment est bien choisi pour traiter avec les actionnaires du pont actuel. Vous pourriez examiner l'affaire au point de vue du capital que représente le loyer annuel du pont. Je crois qu'au point de vue commercial cette somme serait plus que suffisante pour construire un nouveau pont à Barriefield et pour vous procurer quelque chose d'une durée perpétuelle.

Sir FREDERICK BORDEN: J'ignore quelles sont les conditions du marché. C'est un marché très ancien. Est-ce un pont à péage?

M. EDWARDS: Oui.

Sir FREDERICK BORDEN: Si le pont est dans l'état décrit par l'honorable député, il devrait certainement être examiné tout de suite et j'ordonnerai qu'on en fasse une inspection. Quant à ce que nous ferons, je suis porté à croire qu'il serait raisonnable que le ministère et la ville de Kingston étudiassent ensemble la question pour décider à quelles justes conditions un nouveau pont pourrait être construit. En tout cas, je suis prêt à m'occuper de cette affaire en n'importe quel temps, et je suis bien aise que l'honorable député nous l'ait signalée. J'aimerais qu'il m'adressât une note exposant sa manière de voir à cet égard.

M. G. V. WHITE: Je désire faire ressortir de nouveau qu'il est opportun que le département de la Milice établisse des dépôts d'armes aux différents quartiers-généraux des régiments de la campagne. Je suis certain que cela tendrait à remplir les cadres de ces régiments et porterait les hommes à s'intéresser aux travaux régimentaires. Nous n'avons jamais eu de dépôt d'armes à Pembroke, mais pendant le désastreux incendie qui a éclaté dans cette ville il y a quelques mois, nous avons eu le malheur de perdre tout notre équipement. Nous avions loué une couple de pièces et tout a été consommé. A présent, nous n'avons pas d'équipements à mettre dans un dépôt d'armes, mais je veux tenter de persuader au ministre d'examiner cette question et, si c'est possible, de demander l'ouverture d'un crédit pour établir des dépôts d'armes à des endroits comme celui-là. Je suis certain que cela contribuerait beaucoup à remplir les cadres, surtout ceux des régiments de la campagne.

Sir FREDERICK BORDEN: Je me souviens qu'il y a un an ou deux, j'ai discuté ici même cette question avec l'honorable député et j'approuve entièrement toutes ses paroles. La difficulté est d'obtenir des fonds. Ces dépôts d'armes devraient être construits; il le faut. Je crains que cette année ne soit pas favorable à une telle entreprise, mais j'espère que plus tard le revenu deviendra florissant et que nous pourrons reprendre ce projet. Vu les lourdes pertes subies à Pembroke, le moment serait bien choisi pour étudier le projet de construire un bâtiment semblable, d'autant plus que nous avons à distribuer de nouveaux équipements, et j'étudierai volontiers la question. Je crois qu'il y a dans le budget des Travaux publics un faible crédit de $50,000 pour la construction de dépôts d'armes.

M. G. V. WHITE: J'espère que le ministre mettra Pembroke au premier rang, vu la perte que nous avons essuyée.

Sir FREDERICK BORDEN: Je déploierai les plus grands efforts pour convaincre le ministre des Travaux publics.

Milice—dépenses imputables sur le revenu —soldes et allocations, $1,646,000.

M. J. D. REID: Réservons cet article.

Sr FREDERICK BORDEN: Volontiers. Vous pouvez laisser adopter les autres, à la condition que n'importe quelle question pourra être discutée, lorsque celui-ci sera mis en discussion.

M. R. L. BORDEN: Quel article?

Sir FREDERICK BORDEN: "Solves et allocations." Nous le réservons à la condition que nous pourrons en profiter pour discuter la question du collège militaire ou tout autre sujet.

(L'article est réservé.)

Matériel de guerre, $335,000.

M. J. D. REID: Quant à l'article qui est réservé, je voudrais que le ministre donnât avis avant de le mettre en discussion. Autrement, il pourrait se présenter un soir et dire que, vu qu'il n'y a plus qu'un crédit à voter, il aimerait à le faire adopter.

Sir FREDERICK BORDEN: Je ne profiterai de rien, lorsque l'honorable député (M. J. D. Reid) aura des objections.

M. J. D. REID: Ce n'est pas en mon nom que je parle, mais au nom d'autres députés qui voudraient discuter ces questions. J'aimerais que le ministre donnât avis.

Sir FREDERICK BORDEN: Fort bien. Je m'en souviendrai.

M. R. L. BORDEN: J'ai reçu des demandes de renseignements et des lettres concernant les soumissions pour la fourniture du bacon pour les mess de la milice à Halifax. Les journaux ont discuté ce sujet. On a prétendu que le bacon livré n'était pas de la qualité mentionnée dans les avis d'adjudication. Je désire que le ministre soit prêt à traiter cette question lorsque son budget sera de nouveau soumis au comité.

Sir FREDERICK BORDEN: J'étais prêt à la discuter ce soir, mais ce n'est pas la peine d'entamer maintenant ce sujet.

M. R. L. BORDEN: On prétend que les soumissionnaires ne sont pas tous sur le même pied, lorsqu'on accepte un article qui n'avait pas été demandé. Si on doit accepter à l'avenir un article de la qualité dont on s'est contenté, tous devraient le savoir, disent-ils.

Sir FREDERICK BORDEN: Je serai prêt à discuter la question.

M. CROSBY: Quand à moi, je ne veux pas interrompre l'étude du budget de la Milice, mais je désire beaucoup qu'on mette fin aux racontars auxquels on s'est livré à Halifax et dans les environs. J'ai beaucoup de questions à poser au ministre à ce sujet et, s'il est prêt à fournir les renseignements demandés, je serai satisfait et la population de là-bas le sera aussi.

Sir FREDERICK BORDEN: Je ferai tout ce que je pourrai.

(Il est fait rapport de quelques résolutions.)

M. R. L. BORDEN: Quels seront nos travaux demain.

L'hon. M. FIELDING: Nous poursuivrons la discussion des subsides en étudiant le budget des Travaux publics.

(La motion est adoptée, et la séance est levée à minuit moins dix minutes.)

CHAMBRE DES COMMUNES.

Mercredi, 10 mars 1909.

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

1re LECTURE

De trois projets de loi d'intérêt privé:

Le 1er (n° 102), déposé par M. Beattie, constituant en corporation la compagnie du chemin de fer du Nord-Ouest;

Le 2e (n° 103), déposé par M. Pardee, concernant la National Accident and Guarantee Company, du Canada;

Le 3e (n° 104), déposé par M. Smyth, concernant la compagnie de chemin de fer du Nord de Thessalon.

QUESTIONS.

LES TRAVAUX DU PORT DE BOAT-HARBOUR.

M. RHODES (par M. Geo. Taylor) demande:

1. Quand ont été commencés les travaux à Boat-Harbour, rivière Toney, comté de Pictou (N.-E.)?
2. Quelle a été la dépense annuelle depuis le commencement des travaux?
3. Quelle est la totalité des dépenses jusqu'à date?
4. Les travaux sont-ils complétés? Dans la négative, quelle somme sera requise pour les compléter?

L'hon. WM PUGSLEY (ministre des Travaux publics):

1. Le 12 mars 1906.
2.

1905-1906..	$ 4,727.55
1906-1907..	2,103.11
1907-1908..	758.05
1908-1909..	1,793.02

3. $9,381.73.
4. L'ingénieur permanent dit dans un rapport qu'il faudra, de temps à autre, pour empêcher le chenal de se combler, prolonger de chaque côté les jetées.

LE QUAI D'OROMOCTO.

M. CROCKET (par M. Geo. Taylor) demande:

1. Quel a été le coût total du nouveau quai de marée construit à Oromocto (N.-B.)?
2. L'ouvrage a-t-il été exécuté à l'entreprise?
3. Quand a-t-il été commencé, et terminé?

L'hon. Wm PUGSLEY (ministre des Travaux publics):

1. $3,849.26.
2. Non.
3. Les travaux ont été commencés le 12 octobre 1908 et ne sont pas encore tout à fait complétés.

LE PRIX DES COTTAGES AU COLLEGE MILITAIRE ROYAL.

M. EDWARDS demande:

1. Quelle est la totalité du coût estimatif actuel des maisons construites pour le personnel des subalternes du collège militaire Royal de Kingston, y compris les garnitures, installations, etc.?
2. Combien de bouilloires à eau chaude ont été achetées de Cluff frères pour lesdites habitations et quel a été le prix de chacune?
3. Quel montant a été dépensé jusqu'à date pour tout ouvrage, fournitures ou installations pour lesquels des soumissions n'ont pas été demandées, et à qui et pourquoi cet argent a-t-il été payé dans chaque cas?
4. Quel est le montant d'ouvrage, garnitures et installations donné à l'entreprise depuis l'adjudication primitive à M. Sullivan, pour lequel des soumissions n'ont pas été demandées, et à qui et pourquoi cet argent doit-il être payé dans chaque cas?
5. De qui des soumissions ont-elles été reçues, et quel est le prix stipulé dans chaque cas pour: a) changement de l'égoût principal et abaissement du soubassement et de l'égoût

intérieur; b) l'emploi de brique pressée; c) fils électriques et garnitures; d) raccordement extérieurs, et e) chauffage?

6. La somme de $57,000 votée pendant cette session sera-t-elle suffisante pour compléter les cottages, ou une autre somme sera-t-elle requise?

L'hon. Wm PUGSLEY (ministre des Travaux publics):

1. $96,000.

2. a) Quatre chaudières, avec faisceaux d'accouplement jumeaux pour chaque paire.

b) Quatre chaudières	$950.00
Deux têtes d'accouplement jumelles complètes	230.00
Transport	50.40
Total	$1,230.40

3 et 4.

Les chaudières, Cluff frères	$1,230 00
Impressions et publicité, département des Impressions et de la Papeterie	423 46
Frais de déplacement, T. W. Fuller	36 00
Commission à l'architecte, H. F. Smith	1,331 14
Photographies, D. A. Weese	10 00
Camionnage, la compagnie de transport Shedden	3 60
5. a) M. Sullivan	1,777 00
b) M. Sullivan	1,700 00
c) La compagnie d'électricité Halliday	3,550 00
F. J. Birch	3,690 00
Newman et Spriggs	3,735 00
d) La compagnie d'électricité Halliday	145 00
e) M. Sullivan	2,750 00

6. a) Oui; b) Non.

DRAGUE DE L'ETAT SUR TRAVAUX ADJUGES.

L'hon. M. FOSTER (par M. Geo. Taylor) demande:

1. Une drague, la propriété de l'Etat, a-t-elle été employée, durant le cours de l'année dernière, dans la Nouvelle-Ecosse, sur quelque ouvrage donné à l'entreprise?

2. Dans l'affirmative, par quels entrepreneurs, à quelles conditions; quelle est la date du marché, et quel résultat à ce jour?

L'hon. M. PUGSLEY (ministre des Travaux publics):

1 et 2. La drague "Canada" a travaillé aux excavations de la jetée en contre-fort à Digby, entreprise adjugée le 22 mai 1908 à MM. J. E. et H. Bigelow, mais qui ne comprend pas les travaux de dragage. Les matériaux ayant été trouvés trop durs pour ses machines, la drague abandonna l'ouvrage le 3 octobre dernier.

L'AGENT COMMERCIAL DU CANADA A SHANGHAI.

M. BARNARD demande:

1. La charge de commissaire du commerce à Shanghai est-elle récemment devenue vacante?

M. J. W. EDWARDS.

2. Dans l'affirmative, un autre titulaire a-t-il été nommé à cette charge, et quel est son nom?

Le très hon. sir WILFRID LAURIER (premier ministre):

1. La position est vacante.

2. Aucune nomination n'a été faite.

QUAIS DANS LES COMTES UNIS DE QUEEN ET SUDBURY.

M. CROCKET (par M. Geo. Taylor) demande:

1. Quels quais dans le comté de Queen-et-Sunbury le département des Travaux publics a-t-il ordonné de construire dans le cours des mois de septembre et octobre derniers?

2. Le département avait-il préparé un état estimatif du coût de ces quais? Dans l'affirmative, quel était le coût estimatif en chaque cas, et combien a été dépensé depuis sur chacun d'eux?

L'hon. WM PUGSLEY (ministre des Travaux publics):

1 et 2. Pointe à Chase	$4,110 00	$ 538 60
Maugerville	4,996 00	1,944 17
McGowan	2,750 00	1,245 16
Oromocto	4,379 00	3,849 26

M. T. P. FOLEY.

M. LAKE demande:

1. T. P. Foley est-il employé par le département de l'Intérieur? Dans l'affirmative,, quel est son emploi et quel est son traitement?

2. Où est-il domicilié et a-t-il quelque occupation autre que son travail pour le Gouvernement? Dans l'affirmative, quelle est cette occupation?

3. Quelle est la nature du travail qu'il a fait l'an dernier, et le département a-t-il reçu de lui des rapports réguliers?

L'hon. M. OLIVER (ministre de l'Intérieur): Cette personne n'est pas au service du département de l'Intérieur.

LE PONT SOUS-MARIN A QUEBEC.

M. LENNOX demande:

1. Au sujet de l'avis de la chambre de commerce de Québec, énoncé dans la résolution suivante: "Résolu,—Que les avantages apparents du projet soumis par M. J. S. Armstrong, I.C., de Saint-Jean (N.-B.,) pour remplacer par un viaduc sous-marin le pont écroulé de Québec, sont, de l'avis de cette assemblée, suffisants pour mériter l'étude sérieuse du gouvernement fédéral",—le Gouvernement a-t-il reçu au sujet de cette question quelque communication officielle de la part de ladite chambre de commerce?

2. Ou bien, l'attention du Gouvernement a-t-elle été appelée d'une autre manière sur le projet de M. Armstrong ci-dessus mentionné? Et dans l'un ou l'autre cas, le Gouvernement a-t-il décidé de prendre quelque mesure à ce sujet?

3. Le Gouvernement at-il pris en considération la nécessité ou l'à-propos de construire le pont de Québec à une altitude plus grande du niveau du fleuve, que ne l'était l'ancien pont, soit 190 pieds, et les ingénieurs employés

actuellement aux travaux du pont ont-ils reçu instruction de dresser leurs plans en conséquence?

L'hon. GEORGE P. GRAHAM (ministre des Chemins de fer et des Canaux):

1. Non.

2. Il n'y a rien a faire car la proposition est absolument impraticable.

3. Le bureau des ingénieurs a fait un rapport complet sur la question. Il a été décidé de laisser une hauteur de 150 pieds au-dessus de la haute marée sur une largeur de 600 pieds au centre.

DIFFICULTES ENTRE LA COMPAGNIE DU GRAND-TRONC-PACIFIQUE ET LA COMMISSION DU TRANSCONTINENTAL.

M. LENNOX demande:

1. Quelques difficultés ont-elles surgi entre la compagnie du Grand-Tronc-Pacifique et la commission du chemin de fer transcontinental, ou entre les ingénieurs de la compagnie et de la commission, au sujet de la classification, ou prétendu excès dans la classification, sur la division de l'Est du chemin de fer transcontinental, depuis le 28 avril 1908?

2. Dans l'affirmative: a) quelle est la nature de ces difficultés; b) à quelles sections de la voie s'appliquent-elles; c) quand ont-elles surgi; d) ont-elles été réglées; e) quelles mesures ont-elles été prises pour les régler, et f) quel est le résultat?

L'hon. GEORGE P. GRAHAM (ministre des Chemins de fer et des Canaux):

1. Oui.

2 a) Prétendu excès dans la classification. b) Districts "B" et "F". c) De temps à autre depuis le 28 avril dernier. d) e) f) Pas encore, mais ce différend et d'autres qui l'ont précédé seront réglés par les deux ingénieurs en chef des commissaires et de la compagnie du Grand-Tronc; le troisième arbitre sera M. Collingwood Schrieber, qui a été accepté par les deux parties et la décision sera donnée dès que la disparition de la neige aura permis de faire un examen des travaux.

ECHANGE DE TERRAINS DANS LA VILLE DE BRANDON.

M. STAPLES (par M. Roche) demande:

Un titre a-t-il été émis pour la section n° 6, township 5, rang 7, à l'ouest du premier méridien? Dans l'affirmative, en faveur de qui? Dans la négative, pour quelle raison ne l'a-t-il pas été?

L'hon. FRANK OLIVER (ministre de l'Intérieur): Non, cette section a été accordée par un décret du conseil le 9 août 1900, à la ville de Brandon en échange de certains terrains remis à la couronne en rapport avec l'école industrielle de Brandon, mais à la demande du secrétaire-trésorier de la ville de Brandon l'émission du titre a été retardée.

SOMMES PAYEES A DES PARTICULIERS.

M. SHARPE (Ontario-nord) demande:

Quelles sommes ont été payées, durant le cours des années 1903-04, 1905-06 et 1907-08 par les différents départements suivants: a) Marine et Pêcheries, b) Chemins de fer et Canaux, c) Douanes, d) Postes, et Milice et Défense, et f) Travaux publics aux personnes, maisons et compagnies qui suivent:—The Willson Gas Buoys Company, The Canadian Fog Signal Company, James Murphy, William R. Blakiston, James Holliday, Allison Davie, J. B. Côté, Adolphe Huot, Joseph Samson, Samson et Filion, E. Pelletier, Napoléon Thérien, Sévérin Martel, Misaël Thibodeau, Edouard Bélanger et Cie, Marier et Tremblay, Terreau et Racine, Rock City Tobacco Company, J. M. Martineau, Geo. Marchand, Jean Drolet, Elie Amyot, Charles A. Parent, A. N. Melvin, W. G. Robertson, Wm. Robertson & Co., Howell & Co., St. John Iron Works, Charles McDonald, John A. Moore, Wm J. Vroom, John A. McAvity, McAvity Bros., George McAvity, Patrick J. Mooney, Polson Bros. ou Polson Iron Works, Merwin & Co., F. L. Brooks & Co., F. S. Brooks, Safety Company, Submarine Company, Wm J. Allen, M. Willard?

Le très hon. sir WILFRID LAURIER (premier ministre): Cette question devrait rester sur le feuilleton comme avis de motion.

M. CHARLES F. BELL.

L'hon. M. FOSTER (par M. Geo. Taylor) demande:

Pour quels motifs et dans quelles circonstances Charles F. Bell a-t-il été renvoyé du département de l'Intérieur en décembre 1907?

L'hon. FRANK OLIVER (ministre de l'Intérieur): Le Gouvernement s'est dispensé des services de M. Charles F. Bell, qui était commis dans le département de l'Intérieur, le 31 décembre 1907 pour manque de courtoisie à l'égard de ses supérieurs et refus d'obéir aux ordres qui lui étaient donnés.

L'hon. GEO. P. GRAHAM (ministre des Chemins de fer et des Canaux): Donne avis qu'il proposera demain que la Chambre se forme en comité général pour délibérer sur la résolution suivante:

Qu'il est expédient de décréter que la somme de $200,000, chaque année durant une période consécutive de cinq années, à compter du 1er avril 1909, soit appropriée et mise à part à même le fonds du revenu consolidé du Canada aux fins de contribuer et de pourvoir à la protection, à la sûreté et à l'accommodation publiques relativement aux traverses à niveau des voies ferrées par les chemins publics, et que les dites sommes soient portées au crédit d'un compte spécial connu sous le nom de: 'Compte des traverses à niveau des chemins de fer", et soient employés sous l'autorité de la commission des chemins de fer du Canada.

Son Excellence le Gouverneur général ayant été informé du sujet qui fait la base de cette résolution, y a donné son consentement, et la recommande à l'attention sérieuse de cette Chambre.

(La motion est adoptée.)

OBSERVATIONS RELATIVES AUX SOCIETES COOPERATIVES.

L'hon. W. S. FIELDING (ministre des Finances) propose que la Chambre se forme en comité des subsides.

M. F. D. MONK (Jacques-Cartier): Monsieur l'Orateur, avant que vous quittiez le fauteuil je désire appeler l'attention de la Chambre et du Gouvernement sur une question d'importance très générale; je désire savoir du Gouvernement ce qu'il se propose de faire au sujet du bill des sociétés coopératives, qui a été adopté dans cette Chambre l'année dernière et a été rejeté par le Sénat?

La Chambre me permettra d'expliquer brièvement les faits qui concernent cette loi importante. Il y a quelques années j'ai appelé l'attention du Gouvernement sur l'à-propos d'adopter dans ce pays une loi dans le genre de celles qui ont été adoptées dans la plupart des pays d'Europe et autres pays de l'univers, dans le but d'aider à former des sociétés coopératives, pour apporter un soulagement aux classes ouvrières, aux classes agricoles, et à la population pauvre en général, qui n'ont pas les moyens de se former en compagnies par actions dont l'organisation demande la dépense de sommes considérables dès le commencement.

J'ai cité, à cette époque, au Gouvernement quelques-uns des succès remarquables qui ont été obtenus en Europe par des sociétés coopératives de crédit et de prêts, et mon honorable ami le ministre des Finances a promis alors qu'il donnerait à la question toute l'attention voulue. Subséquemment, à une session suivante, j'ai déposé un bill relatif à l'organisation de sociétés coopératives parmi les classes ouvrières et agricoles du pays, basé à peu près sur les lois de même genre en Angleterre, et j'avais réuni aussi dans le bill que je proposais autant que possible les dispositions avantageuses que l'on trouve dans les lois du continent européen sur le même sujet. J'ai expliqué le bill lorsque je l'ai déposé, la Chambre l'a discuté en deuxième délibération, et l'a adopté ensuite unanimement. La session était alors assez avancée et j'acceptai l'avis de mon honorable ami le ministre du Travail qui demandait de remettre à la prochaine session l'adoption finale du bill.

Au commencement de la session suivante je déposai de nouveau mon bill. Ses dispositions en étaient connues par tout le pays, et avaient été approuvées généralement par la presse et par tous ceux qui s'occupaient du mouvement coopératif dans le monde. Le bill fut de nouveau discuté à son mérite à sa deuxième lecture; la Chambre l'accueillit favorablement, l'adopta en deuxième lecture et le renvoya pour examen à un comité spécial de la Chambre, composé des membres qui avaient pris un intérêt particulier à la question, y compris le ministre du Travail, le ministre de la Justice, et

M. G. P. GRAHAM.

les deux députés qui dans cette Chambre étaient censés représenter plus particulièrement les classes ouvrières.

Je suppose que la plupart des plus anciens membres de cette Chambre ont lu le rapport de ce comité, lequel a tenu de longues et nombreuses séances, qui nous ont renseignés complètement sur la question de coopération sur sa nécessité dans le pays, son utilité et sur les détails du bill. Nous avons entendu des témoins de toutes les classes et des hommes de mérite éminent dans la science sociale. Nous avons eu l'avantage d'entendre Son Excellence le Gouverneur général; des agriculteurs, et des financiers; le sous-ministre du Travail, qui avait fait une étude approfondie de la question et qui a fourni au comité des renseignements très importants; le professeur Shortt, et la plupart des principaux fonctionnaires du département de l'Agriculture, enfin tous ceux qui pouvaient jeter quelque lumière sur la question sont venus donner au comité leurs opinions lesquelles étaient uniformément favorables à l'adoption du bill soumis à la Chambre.

A la suite du rapport unanime du comité le Gouvernement fit connaître son intention d'adopter le bill. Je ne crois pas que jamais un comité parlementaire, dans tout le monde, ait jamais étudié aussi à fond la question de coopération, que l'a fait ce comité spécial. Un comité dans les Indes l'a peut-être étudiée plus longuement et a fait un rapport plus détaillé, mais le rapport qui a été soumis à cette Chambre suffisait amplement, il me semble, pour justifier le gouvernement de faire de ce bill un projet de loi du gouvernement.

Le ministre du Travail pris alors le bill sous sa protection qui fut adopté dans son ordre régulier en troisième lecture. Il fut étudié longuement par le comité de toute la Chambre, puis adopté unanimement. Le bill fut ensuite transmis au Sénat où l'honorable secrétaire d'Etat en prit charge au nom du Gouvernement, et je dois dire que l'honorable M. Scott donna à cette question beaucoup d'attention. Il avait évidemment lu de la première à la dernière page le long rapport du comité spécial de cette Chambre

Le bill fut adopté en première délibération et il en donna lui-même des explications devant le Sénat; puis, à la deuxième étape, on en discuta les différentes dispositions, et le principe de la mesure fut adopté, je crois, sans opposition. On le transmit alors au comité des banques et du commerce du Sénat, afin que les représentants des provinces et les secrétaires de l'association des marchands détaillants fussent en lieu d'être entendus devant ce comité.

Le bill demeura devant le comité du Sénat pendant quatre mois. On entendit les différentes parties intéressées; plusieurs députés qui prenaient un grand intérêt à l'adoption de cette loi, furent entendus ainsi que les représentants des as-

sociations de détaillants. Je dois faire ici une observation: c'est que dès le début même, il semble avoir existé un fort singulier malentendu dans l'esprit de ceux qui s'étaient constitués les avocats des associations des marchands de détail et avaient épousé leurs intérêts. Bien loin de considérer la mesure qu'on voulait faire adopter comme tendant à protéger les intérêts des classes ouvrières et des populations agricoles, ainsi que les intérêts des classes peu aisées en général, ils se persuadèrent que l'objectif visé par la loi projeté était d'introduire au pays, sous un déguisement des masses de capitaux européens, afin d'étouffer les légitimes entreprises commerciales de ce pays. Comment ces gens ont réussi à se convaincre de pareilles choses, c'est ce que je ne saurais dire. La seule explication plausible, à mes yeux, c'est qu'il existe en Angleterre deux ou trois compagnies à fonds social portant le nom d'associations coopératives. J'entends désigner les magasins coopératifs du service civil et les magasins de l'armée qui ne sont pas coopératifs dans le sens que nous attachons ici à cette expression, mais ce sont des compagnies par actions, déclarant des dividendes, faisant une distribution de parts comme toutes les compagnies à fonds social, qui n'ont jamais existé et auxquelles on a même refusé l'admission au sein de l'union coopérative d'Angleterre qui réunit sous son aile protectrice toutes les associations coopératives, ayant strictement droit à cette dénomination dans les Iles-Britanniques.

Quoi qu'il en soit, il est possible que cette opinion se soit accréditée ici, et elle a trouvé des interprètes fort énergiques dans les représentants de l'association des marchands détaillants, devant le comité du Sénat. Nous qui tenions à rétablir les faits, nous avons en vain cherché à persuader aux membres du comité qu'il existait là une idée erronée et un malentendu. Le comité du Sénat entendit aussi les représentants de la province de Québec et ceux de la province d'Ontario. M. Mulvey, sous-secrétaire provincial d'Ontario, prétendit qu'il existait dans la province d'Ontario une loi réglant parfaitement l'organisation des sociétés coopératives, comme celles que nous avions en vue, et qui étaient alors à l'étude. Les vues exprimées par M. Mulvey dans cette circonstance, bien qu'il se trompât du tout au tout, l'emportèrent devant le comité du Sénat et depuis que ces événements ont eu lieu, une société coopérative qui a pris naissance ici à Ottawa et a cherché à s'organiser sous le régime des lois de la province d'Ontario, a constaté qu'il n'existe pas dans cette province de loi réglant pareilles organisations. Le gouvernement provincial, si je ne me trompe, a promis qu'on ferait droit à cette demande, au moyen d'une mesure législative dont la Chambre serait saisie, au cours de la session actuelle. Monsieur l'Orateur, le bill est revenu au Sénat après ce long retard et dans les derniers moments de la session. Dans son rapport, le comité déclare qu'à son avis il ne faut pas adopter le préambule du bill. Au cours des débats qui eurent lieu devant le Sénat et que je veux brièvement analyser, il a été démontré..

M. l'ORATEUR: Je me permettrai de faire remarquer à l'honorable député (M. Monk) que c'est une irrégularité de faire allusion à un débat qui a eu lieu au Sénat. Bourinot dit:

C'est une partie de la loi non écrite du Parlement, qu'on ne saurait, devant une des chambres législatives, faire allusion aux débat qui ont eu lieu dans l'autre chambre; et ce règlement, l'Orateur l'a toujours appliqué, sans y apporter de tempérament.

Il ajoute:

Toutefois, il est parfaitement conforme au règlement de citer les documents officiels publiés par l'autre branche de la législature, bien que la Chambre n'ait pas officiellement demandé ce document, et qu'il ne lui ait pas été communiqué d'une manière officielle.

M. MONK: Les remarques que je voulais formuler s'appliquaient aux débats du passé, car j'ai souvent entendu citer devant cette Chambre des observations empruntées aux débats passés du Sénat.

M. l'ORATEUR: Le règlement semble ne pas établir de distinction et j'ai cru devoir y appeler l'attention de l'honorable député.

M. MONK: Quo qu'il en soit, monsieur l'Orateur, par suite de votre décision, je suis autorisé à citer les documents officiels venant du Sénat.

M. R. L. BORDEN: A mon avis, la règle ne s'applique ni aux débats qui ont eu lieu par le passé devant le Sénat ni aux débats du passé devant la Chambre des communes. En réalité, c'est la pratique invariablement suivie dans cette Chambre de faire allusion aux débats du Sénat, et une pareille application de la règle en question empêcherait un député de faire allusion aux opinions infiniment précieuses exprimées par les membres du Sénat, à dater de l'inauguration de la confédération jusqu'à nos jours. Ce serait donner à cette règle une interprétation outrée. Ainsi, au cours du débat qui s'est déroulé autour du bill d'autonomie en 1905, on ne cessa de se reporter aux débats qui eurent lieu au Sénat en 1872 et en 1873; or, les députés se reportèrent ainsi à ces débats, sans que personne soulevât la moindre objection, ou soupçonnât même qu'en mentionnant ces débats, ils enfreignaient le règlement. A mon avis, cette règle n'a pas aussi large application que celle qu'on cherche à lui donner.

L'hon. M. FIELDING: La règle se rattachant aux débats du passé dans la Chambre des communes et la règle concernant les débats du Sénat visent des objectifs dissemblables; la règle relative aux débats du passé dans la Chambre des communes tend à empêcher la répétition de discussions qui se sont déjà déroulées au sein de cette Chambre. La règle se rattachant aux débats du Sénat vise un objectif plus élevé; elle tend à assurer la protection des privilèges accordés au Sénat, et on cherche quelquefois à éluder la règle, afin de discuter des débats qui se sont déroulés devant le Sénat.

M. R. L. BORDEN: Je ne saurais me ranger à cet avis. L'objectif réellement visé par cette règle est d'empêcher les députés aux Communes de répondre aux arguments qui ont été formulés devant le Sénat, au cours de la même session, alors que des questions de nature similaire viennent en délibération dans les deux Chambres simultanément. De l'adoption de pareille attitude il pourrait résulter de graves inconvénients, sans compter qu'elle porterait atteinte à la dignité de nos débats. Toute allusion aux débats du Sénat doit se faire d'une façon respectueuse et avec tous les égards dus à notre chambre-sœur. Cette réserve faite, je ne soupçonnais pas qu'on pût soulever quelque objection contre le fait de mentionner devant cette Chambre les débats qui ont eu lieu au Sénat dans une session précédente.

L'hon. M. FIELDING: Pour soulever ces objections, on se sert d'un moyen détourné, en parlant de débats qui se sont déroulés ailleurs.

M. l'ORATEUR: M. Bourinot ajoute:

Les députés cherchent quelquefois à éluder cette règle, en se servant d'expressions ambiguës, en mentionnant par exemple, ce qui a eu lieu " dans un autre lieu ".

Je ne veux pas être taxé d'une sévérité outrée; seulement, j'ai cru qu'il était de mon devoir d'appeler l'attention de l'honorable député sur ce qui est à mes yeux, la pratique convenable.

M. MONK: Monsieur l'Orateur, je ne chercherai pas à éluder votre décision, en réalité, cela m'épargne la peine d'appeler l'attention de la Chambre sur quelques avis exprimés dans l'autre Chambre et qui ne sauraient manquer de créer un certain étonnement parmi les députés qui ont quelque peu étudié les questions de droit constitutionnel D'après la nature même des délibérations du Sénat, il est évident qu'un certain nombre de ces honorables messieurs ont pris la peine d'étudier le rapport dressé sur cette importante question par le comité spécial créé par cette Chambre, tandis que d'autres étaient d'avis qu'il serait facile de régler cette importante question, sans même se donner la peine de l'étudier. Le secrétaire d'Etat du jour se préoccupa vivement de la question au Sénat et prêta son appui à la mesure, en conformité du système adopté par le Gouvernement, et le sénateur Béique de Montréal, suggéra plusieurs modifications importantes tendant à faire disparaître tout doute sur le droit que nous accorde la Constitution de légiférer en pareille matière. On a soumis au Sénat, à cette époque, une expression d'opinion qu'on avait tenté d'obtenir du ministre de la Justice au sujet de la constitutionnalité d'opinion qu'on avait tenté d'obtenir de cette mesure, et dans cet écrit qui fait partie des documents parlementaires, le ministre de la Justice dit:

Je reconnais que, à titre de conseil officiel du Gouverneur général en matière de loi et à titre de membre du conseil privé de Sa Majesté pour le Canada, j'ai le devoir d'éclairer la Couronne sur toutes les questions de droit qui me sont soumises, et d'éclairer en outre les chefs des différents départements de l'Etat sur toutes les questions de droit se rattachant à ces services; mais il serait présomptueux de ma part d'offrir mon avis à l'une ou à l'autre Chambre du Parlement ou à un comité permanent du Sénat, surtout lorsqu'il existe au sein de ces corps nombre d'hommes honorables versés dans la loi, qui sont plus autorisés que moi à se former une opinion sur toute question de droit prêtant au doute. En outre, le bill en question a été adopté par la Chambre des communes et en présence de ce fait, il serait messéant de la part d'un député aux Communes de révoquer en doute la faculté accordée au Parlement par la Constitution, de légiférer en pareille matière.

La chose ne saurait faire doute, on a fait jouer de fortes influences, auprès des membres de la Chambre haute pour asuurer le rejet de cette mesure, et j'ai, depuis cette époque, entendu formuler avec force approbation la condamnation de ce système d'intrigues de couloirs, en tant qu'il s'applique surtout à la Chambre des communes. Quoi qu'il en soit, voici à quoi aboutit la discussion sur la motion présentée au Sénat et portant rejet par le Sénat de la singulière conclusion adoptée par le comité des banques, et le renvoi du bill au comité général pour plus ample étude : c'est que cette motion fut rejetée par un vote de 19 contre 18. Le préambule du bill, comme le secrétaire d'Etat avait juré utile de le modifier, déclarant tout simplement que dans le but de protéger les intérêts des classes ouvrières et agricoles du Canada, il importe de leur fournir les moyens reconnus par la loi pour s'organiser en sociétés coopératives. Pour l'édification de la Chambre, je lui ferai une observation bien connue du Gouvernement ; c'est que depuis que la question de coopération est devenue une question d'actualité au pays, nombre de gens intéressés au bien public se sont efforcés de faire adopter quelque mesure législative de ce genre. Le congrès ouvrier du

Canada, à sa convention annuelle, adopte depuis quelques années des vœux en faveur de pareille législation. Des vœux similaires ont été adoptés à des réunions des membres des différents cultes, et nombre d'autres associations ont manifesté le plus vif intérêt à la question. Il n'est donc pas étonnant que l'attitude du Sénat ait créé le plus vif mécontentement au sein du congrès ouvrier et à la dernière assemblée annuelle tenue à Halifax, en septembre, voici les vœux qu'on a adoptés d'une voix unanime:

Proposé par le délégué Adam Anderson, de l'Union des charpentiers et menuisiers réunis de Montréal:

Que ce congrès constate avec un profond étonnement l'ignorance colossale du Sénat du Canada en ce qui concerne les conditions actuelles du progrès économique, en s'opposant à la coopération qui a été établie en Angleterre, en France et en Allemagne, depuis cinquante ans, avec un succès si remarquable et en cultivant les qualités les plus élevées et les idées les plus hautes des citoyens.

Qu'il est résolu que ce congrès demande au gouvernement fédéral d'introduire dans nos lois le droit inaliénable de notre public à se grouper de cette manière.

Adopté à l'unanimité.

Je n'ai à ajouter que ceci: Au commencement de cette session, une brochure a été répandue parmi les membres de la Chambre et qui paraît provenir du secrétaire de l'Association des marchands en détail dont le bureau se trouve à Toronto. Cette brochure est intitulée: " Explication du système adopté par les sociétés coopératives. Comment le public est trompé par les soidisantes sociétés coopératives ". Je ne ferai pas perdre le temps de la Chambre en citant en entier le texte de cette brochure, mais je dois dire qu'elle témoigne à un degré vraiment extraordinaire d'une ignorance complète relativement au mouvement de coopération qui s'est répandu en Europe. Chacun sait que ce mouvement a été suivi d'un merveilleux succès; qu'actuellement les plus grands efforts sont faits en Angleterre pour le développer, et qu'en Irlande les tentatives heureuses de sir Horace Plunkett pour établir la coopération agricole, ont modifié entièrement l'aspect économique du pays. Je ne puis pas qualifier autrement cette brochure qu'en disant que c'est un vil document. Il jette un blâme très grave sur l'attitude prise par la Chambre au sujet de cette mesure. Il affirme qu'elle a été subrepticement introduite dans la Chambre et qu'elle n'a pas été accueillie par la Chambre des communes avec la considération que, je dois le dire avec ma longue expérience parlementaire, nous accordons toujours à des mesures de cette importance. La brochure dépasse tout, en affirmant ensuite que l'objet de cette loi avait pour but de faire de la réclame à moi-même ainsi qu'à ceux qui ont paru s'intéresser à l'adoption de la loi. De plus la brochure déclare que mon but, en m'intéressant à cette loi, comme membre de la Chambre, était de devenir un des directeurs d'une société coopérative par actions organisée dans ma propre province. Je n'ai pas considéré jusqu'à maintenant qu'il fût utile d'opposer le démenti à cette déclaration. Je le fais aujourd'hui.

Dans l'attente que le projet ne serait pas repoussé au Sénat, un certain nombre d'ouvriers de mon propre district électoral, dans la ville de Montréal, s'étaient préparés à organiser des sociétés. Dans mon district une d'elles était déjà en existence et a été depuis autorisée par la législation provinciale incomplète que nous avons sur le sujet et j'ai consenti à devenir le président honoraire de cette société. C'est là tout l'intérêt financier que j'ai pris à ce grand mouvement relativement auquel personne de ceux qui s'y sont intéressés n'avait en vue, j'en suis sûr, une idée quelconque de bénéfice.

La brochure continue en laissant entendre que Son Excellence le Gouverneur général, qui s'est présenté pour déposer devant la commission d'enquête de la Chambre, était poussé par quelque motif financier, d'autant plus qu'il avait été président de la Cooperative Union of England, une union qui, chacun le sait, n'a en vue aucune opération financière, mais poursuit simplement le développement d'idées favorables à la diffusion de la coopération.

Je pourrais encore insister davantage sur d'autres passages, mais je ne veux pas faire perdre le temps de la Chambre. La question se pose ainsi: Que fera le Gouvernement? Je crois que, depuis que l'idée contenue dans cette loi a été discutée, le Gouvernement s'est tenu dans une réserve juste et prudente à son égard. Laissera-t-on dire qu'une loi réclamée par tous ceux qui, dans le Canada, ont une notion de la coopération, réclamée par des résolutions et des délégations de tous genres, approuvée généralement par le public canadien, laissera-t-on dire qu'une loi de cette nature sera empêchée par le fait de douze membres du Sénat qui, c'est évident, n'ont pas accordé à cette question l'attention qu'elle méritait? J'espère que non. Je crois que le Gouvernement devrait persister avec courage dans sa conduite, présenter à nouveau le projet, le rendre aussi parfait que possible et mettre le pays sur un pied d'égalité avec les autres nations, en ce qui concerne cet important mouvement.

On a prétendu que les provinces ont juridiction sur la question. En ce qui touche à la formation de sociétés qui ait en vue certaines opérations purement locales, les provinces peuvent être considérées comme ayant juridiction; mais le point sur lequel on a insisté de tout temps quand la loi a été étudiée, c'est que, sans la possibilité de faire des opérations de banque, nous ne pouvons pas voir la coopération se dévelop-

per dans son véritable, légitime et bienfaisant champ d'actions. Ce point essentiel à la coopération ne peut être autorisé que par le moyen de cette loi fédérale.

On a prétendu et avec beaucoup de bon sens, je le crois, que cette loi n'ayant en vue que le bonheur des classes ouvrières et agricoles du Canada nous avions juridiction pour légiférer au bénéfice de ces classes et de leur donner les avantages d'une organisation facile et à bon marché, de sociétés coopératives. Je crois que ces idées étaient partagées, à l'époque par le ministre de la Justice qui assistait aux séances du comité et qui a suggéré quelques modification au bill tel qu'il nous avait été présenté dans sa forme primitive.

Cette manière de voir a été expliquée avec insistance devant le Sénat, et si mes honorables collègues veulent prendre la peine de lire le débat qui a eu lieu au Sénat quand le bill a été rejeté, ils verront que l'on n'a pas présenté alors d'argument réel et valide en opposition à cette idée. Dans ces circonstances, j'espère que le Gouvernement présentera de nouveau le projet et j'ai confiance que la Chambre haute ne cherchera pas, en une matière aussi importante, à s'opposer à la volonté du peuple.

L'hon. RODOLPHE LEMIEUX (directeur général des Postes): Je n'ai, monsieur l'Orateur, qu'un mot ou deux à dire sur cette importante question. L'honorable député a toujours été un apôtre très ardent, dans la Chambre, du principe de la coopération et je dois peut-être lui attribuer le mérite de l'adoption si unanime du bill que j'ai présenté l'an dernier à la Chambre. Le Gouvernement n'a pas modifié ses vues relativement à l'utilité du mouvement de coopération. L'an dernier nous avons décidé de prendre cette mesure et de la faire adopter. Au début, ce n'était pas une mesure gouvernementale, mais elle le devint après le dépôt du rapport du comité spécial nommé pour étudier la question.

Quand le bill est passé à l'autre Chambre, il a rencontré une opposition très persistante de la part de quelques sénateurs appartenant aux deux partis politiques. Des opinions, des opinions énergiques ont été exposées pour combattre la juridiction du Parlement sur cette question et les sénateurs qui professaient ces opinions ont reçu du renfort, grâce à l'opposition très active qui était dirigée par les marchands en détail du Canada.

Permettez que je dise immédiatement que tout favorable que je sois au principe de ce bill—et je reconnais les grands avantages qui peuvent résulter d'une telle mesure pour les classes laborieuses—pourtant, depuis l'an dernier, j'ai été impressionné par les sentiments très vifs—ils se peut qu'ils soient préjugés—qui existent dans quelques groupes de notre communauté contre l'adoption de cette mesure par le parlement fédéral. Je n'ai pas abandonné la position que j'ai prise l'an dernier et je serai toujours prêt à défendre devant la Chambre un bill ayant toujours le même objet en vue. Mais les droits provinciaux existent et à mon avis, qui je le crois, est partagé par la majorité des membres de la Chambre, nous devons respecter non seulement ce que nous reconnaissons comme les droits provinciaux, mais aussi les préjugés de la province. Mon opinion est que le Parlement a juridiction complète sur le sujet; mais nous constatons que la plus grande et la plus riche province du Dominion, la province d'Ontario, ainsi qu'une autre grande province, celle de Québec, représentées par leur pouvoir exécutif, se sont opposées avec énergie l'an dernier, à l'adoption du bill, au moment où il passait par la période finale au Sénat. Les deux procureurs généraux d'Ontario et de Québec peuvent se tromper et je ne discute pas l'opinion qu'ils ont exprimée, l'an dernier, par l'entremise de leur représentant respectif auprès du Sénat; mais je dis qu'il est du devoir du Gouvernement de respecter non seulement ce qu'ils affirment être leurs droits, mais aussi ce que nous pouvons croire n'être que leurs préjugés. Telle est du moins ma manière de voir relativement à cette importante question des droits provinciaux.

Il se peut que dans quelques mois, les provinces d'Ontario et de Québec, représentées par leur gouvernement respectif, après avoir fait une étude approfondie de la mesure, puissent décider qu'il est nécessaire de la mettre en application par une loi. Je dois dire à mon honorable ami que mes sympathies vont à ce mouvement, mais nous devons admettre que le sentiment favorable à la coopération n'est pas encore très prononcé dans le Canada. Je suis heureux toutefois de constater qu'il est encore plus développé dans la province de Québec que partout ailleurs. Bien que le principe de la coopération ait été adopté dans quelques régions de la province d'Ontario, il n'a pas encore été adopté d'une façon générale par tout le pays.

Comme le ministre du Travail, je n'ai reçu aucune requête des grandes provinces de l'Ouest ou des Provinces maritimes, mais j'en ai reçu un nombre restreint de la province de Québec et très peu de celle d'Ontario. je suis personnellement en faveur du principe, mais comme les deux grandes provinces sont pour le moment opposées à l'adoption de la mesure, je crois que nous pourrions laisser la question en suspens, jusqu'à ce que nous ayons constaté quelques progrès accomplis dans l'éducation du pays sur ce système. La discussion qui a eu lieu devant le comité d'enquête, à la Chambre et au Sénat, contribuent sans doute à rendre possible l'adoption de cette mesure dans quelques mois. J'ai seulement pris

la parole pour dire que mes sympathies sont toujours avec le principe de la coopération, mais qu'un peu de délai ne fera pas de tort au projet, après tout, et la loi que nous pourrons adopter ne vivra pas seulement un an ou deux, mais durera toujours, une fois que le principe de la coopération sera reconnu par les deux Chambres.

M. RALPH SMITH: L'historique de cette question de coopération qui a été incorporée dans une loi à la dernière session, a été fait d'une façon complète par mon honorable ami qui a présenté le bill. En ma qualité de membre du comité d'enquête sur cette question, et avec l'expérience que j'ai puisée en Angleterre, je dois dire que j'ai été vivement surpris de l'attitude prise l'an dernier par le Sénat. Mon honorable ami le directeur général des Postes (M. R. Lemieux) a laissé entendre que la question des droits provinciaux a été pour beaucoup dans la prise en considération du système coopératif. Je ne suis pas au courant du fait que l'on ait pris en considération les droits des provinces pour légiférer sur ce sujet et qu'ils aient été sérieusement discutés au Sénat.

Il est vrai que les représentants d'Ontario et de Québec qui ont comparu devant le comité spécial du Sénat ont mis en doute le droit du gouvernement fédéral de légiférer sur ce sujet. Sans doute, la coopération, comme moyen de distribution, relève du domaine provincial et les provinces ont légiféré à cet égard. La législature de la Nouvelle-Ecosse a voté une loi autorisant la formation de sociétés coopératives de distributions. Dans la Colombie-Anglaise, il a été voté une loi semblable, de même que dans l'Ontario. Mais on n'a jamais supposé qu'il rentrait dans les attributions de la législature provinciale d'autoriser l'applications des bénéfices provenant de la distribution coopérative à des opérations de banque; et le présent projet de loi a pour objet de conférer des droits banquiers par législation fédérale. La mesure vise à mettre toute société coopérative à même de se réserver les bénéfices banquiers afférents à la distributions des marchandises parmi ses membres; et toutes les autorités consultées à cet égard ont déclaré qu'il était nécessaire dans ce but de s'adresser au Parlement fédéral. Voilà quatre-vingts ans qu'il a été adopté une législation de même nature en Angleterre, sous l'influence du mouvement en faveur des sociétés coopératives volontaires; et je suis surpris de voir qu'à la suite de cette expérience de quatre-vingts ans en Grande-Bretagne, on ne veuille pas accepter au Canada le principe énoncé et mis en pratique il y a trente ans déjà en Europe. Il a été mené une cabale et une agitation, à l'encontre du mouvement, par les détaillants, surtout de l'Ontario, ou peut-être même par leur société du Dominion. Il y a quelque vingt-cinq ans, les marchands de détail de l'Angleterre ont fait pareille agitation contre l'adoption d'une mesure semblable. Mais le principe est clair et facile à comprendre. S'il est loisible à cinq ou six personnes de se faire voter une loi pour la coopération de leurs capitaux, en vue de l'exercice d'un certain commerce et de la satisfaction des besoins du public relativement à ce commerce, peut-on refuser au public le droit de pourvoir directement à la satisfaction de ses propres besoins? Pourquoi le législateur ne l'autoriserait-il pas à satisfaire à ses propres besoins, et pourquoi ne le ferait-il pas avec autant de succès qu'une société à responsabilité limitée, ou autre association? Il serait intéressant, et je le ferais n'était la crainte de fatiguer la Chambre, d'exposer les bienfaits résultant, au point de vue industriel et social, de la mise en pratique de la coopération dans la Grande-Bretagne.

Chacun est libre d'avoir ses idées à lui sur la question; mais il est légitime que chacun soit à même de fonder des associations pour cet objet et d'y engager le produit de ces opérations mêmes. J'ignore ce que le Gouvernement se propose de faire. Il serait inconvenant de prendre le Sénat à la gorge, et de le contraindre à faire suivant notre volonté; mais à cet égard, j'ai cru observer que le directeur général des Postes ne paraissait pas très assuré de la compétence de notre Parlement, indécision qu'il n'a pas manifestée, ces années dernières, comme membre du comité spécial. Il semblerait qu'il descende la côte en ce qui regarde cette question.

L'année dernière, encore, l'honorable ministre, qui a assisté aux séances du comité spécial, s'est prononcé fortement en faveur du projet de loi, et, si je ne me trompe, a combattu la prétention de ceux qui niaient à notre Parlement le droit de voter une loi de cette nature. Le droit de notre Parlement de légiférer à l'égard de toute question couverte par les dispositions du présent bill relatives à des opérations de banque, n'a jamais été, pour bien dire, soulevé devant ce comité spécial; et assurément, ce droit n'a jamais été mis en doute par ce comité. J'espère que le gouvernement fédéral va se rendre compte de l'importance de cette mesure et se charger de mettre tout influence légitime en œuvre pour assurer son adoption. Même dans la supposition qu'il fût entièrement, exclusivement du droit des provinces de légiférer sur le sujet de l'établissement de sociétés coopératives de distribution, il n'en reste pas moins acquis qu'aucun mouvement coopératif ne saurait prospérer avec une organisation variant d'une province à l'autre.

Le mouvement coopératif, pour réussir doit être national, doit être à même de poursuivre ses opérations dans toutes les parties du pays. C'est ce qu'a démontré l'histoire du mouvement coopératif en Angleterre. Là, le mouvement existe en vertu d'une loi générale, régissant tout le terri-

toire. Et d'après l'expérience que j'en ai, aucun mouvement coopératif ne saurait se maintenir, ne saurait prospérer, sans une loi fédérale autorisant ses opérations dans toute l'étendue du Dominion. Je n'en dirai pas davantage à l'appui du présent bill; si le Gouvernement est en mesure d'engager le Sénat à l'adopter, il devrait exercer son influence en vue d'obtenir ce résultat.

QUESTION RELATIVE AUX IMMIGRANTS NECESSITEUX.

M. JOSEPH RUSSELL (Toronto-est): Je désire signaler à l'attention de la Chambre un article qui a paru dans l' " Evening Telegram ", de Toronto, à la date du 8 mars, relativement aux immigrants qui nous arrivent:

Nouvel afflux d'immigrants.—Il en arrive 300 dans notre ville.—Spectacle navrant à la gare Union.—Quelques-uns se dirigent vers l'ouest de l'Ontario; d'autres restent ici.

A peu près 300 immigrants des vieux pays sont arrivés à la gare Union ce matin. Un train spécial du Canadien du Pacifique nous en a amené 211, et il en est venu 100 autres par le Grand-Tronc. Plusieurs de ceux venus par le Canadien du Pacifique sont restés à Toronto, tandis que les autres, de même que ceux venus par le Grand-Tronc, seront distribués dans les villes de l'ouest de l'Ontario.

N'ont que peu d'argent.

C'est à peine si ceux qui sont restés à Toronto avaient à eux tous $100; et de ces $100 un des immigrants à lui seul en avait $50. La ligne dite ' British Welcome " s'est chargée d'à peu près quinze familles, et va en prendre soin jusqu'à ce qu'elles soient placées.

Quelques amis établis au Canada depuis à peu près un an sont allés à la rencontre des nouveaux venus, et ceux-ci ont paru très désappointés en apprenant de la bouche de leurs connaissances qu'il n'y avait pas d'emploi pour eux.

L'un d'eux, accompagné de sa femme et de six enfants, pleura en l'apprenant, car il était sans argent. Il est venu ici, a-t-il dit, sur les déclarations qu'on lui a faites là-bas que moins de vingt-quatre heures après son arrivée au Canada, il trouverait de l'emploi tant qu'il en voudrait. Cet homme n'avait pas même un dollar sur lui.

Nombre de ceux dans le voisinage de la gare Union ont donné à déjeuner aux enfants.

Il doit y avoir quelque député de l'administration qui soit responsable de cet état de choses, et la Chambre a droit, je pense, à une explication.

L'hon. FRANK OLIVER (ministre de l'Intérieur): Malheureusement, je n'ai pu saisir les observations faites au début par l'honorable membre (M. Russell). Si je comprends bien, on trouve à redire à ce qu'il soit arrivé ici un certain nombre d'immigrants n'ayant pas en leur possession les ressources prescrites par le règlement. Tout ce que je puis dire c'est que la plainte sera bien et dûment examinée, et tirée au clair. Je prie l'honorable député, ainsi que la Chambre, de croire que nous nous proposons de faire observer le règlement à la lettre.

QUESTION CONCERNANT LE TRAITE RELATIF AUX VOIES NAVIGABLES INTERNATIONALES.

M. A. C. BOYCE (Algoma-ouest): Je désire signaler à l'attention du premier ministre une dépêche au sujet d'une prétendue ratification conditionnelle par le sénat des Etats-Unis du traité relatif aux voies navigables internationales.

Washington (D.C.), 4 mars.—M. Wm. Alden Smith, sénateur du Michigan, a remporté un autre brillant succès aujourd'hui, quand le sénat a ratifié le traité relatif aux voies navigables limitrophes entre le Canada et les Etats-Unis, sous la réserve d'une condition insérée à sa demande. On considère à Washington que cette mesure assure à la ville du Sault-Sainte-Marie (Michigan) sa part légitime de la force fournie par le courant de la rivière Sainte-Marie.

Le différend suscité par les prétentions de la population du Sault-Sainte-Marie à l'utilisation de cette force, a provoqué les discussions très vives parfois; et le sénateur du Michigan se trouvait avoir contre lui quelques-uns des plus forts argumentateurs de la chambre haute; mais il a atteint son but, à la suite d'une lutte obstinée, et après avoir déployé une habileté de diplomate que même ses meilleurs amis ne lui reconnaissaient pas. Cette victoire l'a placé au premier rang des législateurs du Capitole. Il va falloir dorénavant compter avec lui.

La première partie de la dépêche est celle que je désire signaler à l'attention. Je demanderai au très honorable premier ministre s'il est à sa connaissance que la ratification de ce traité ait été soumise à une condition ou restriction de la nature de celle signalée dans la dépêche. Naturellement, nous qui sommes tellement intéressés à l'exploitation de ce courant d'eau et qui sommes désireux de conserver tout ce qui appartient au Canada, nous brûlons de savoir exactement ce qui en est.

Le très hon. sir WILFRID LAURIER (premier ministre): Le renseignement contenu dans la dépêche est, sinon à tous égards, du moins dans son essence, exact. Le traité a été ratifié, mais sous certaines réserves de nature à gêner sensiblement, si je suis bien renseigné, notre utilisation du courant d'eau de la rivière Sainte-Marie. C'est à ce point qu'en est rendue la question actuellement. J'ajouterai que le traité, bien que passé par le sénat des Etats-Unis, n'a pas été ratifié par le souverain de notre pays. Nous adressons aujourd'hui même une dépêche en Angleterre en vue de faire déposer le traité sur le bureau de la Chambre, afin que le parlement sache exactement quelles en sont les conditions. Je compte le recevoir d'ici à quelques jours.

APPOINTEMENTS DES EMPLOYES DU SERVICE CIVIL.

L'hon. GEO. E. FOSTER (Toronto-nord): Le ministre de l'Agriculture a-t-il en main les dernières listes relativement à l'augmentation invariable de $150 accordée aux employés du service civil ?

L'hon. SYDNEY FISHER (ministre de l'Agriculture) : Je crois que la liste pour la Chambre des communes est à peu près prête à être déposée sur le bureau. Celle pour le Sénat n'a pas encore été reçue. Je ne puis rien faire tant que je n'aurai pas les deux. Les listes pour tous les départements sont prêtes, et depuis quelque temps déjà.

L'hon. M. FOSTER: Il semble que ce soit le corps législatif qui retarde la législation. Qu'est-ce qu'il y a donc ?

L'hon. M. FISHER: Je ne sais trop qui il faut blâmer, si toutefois il y a matière à blâme. M. le président de la Chambre et son greffier ont été à l'œuvre sur cette liste, et elle a été référée au comité d'économie. Ce comité s'en est occupé, et il paraîtrait qu'elle est maintenant prête à être déposée.

L'hon, M. FOSTER : Je tiens à dire à l'honorable ministre que demain, avant que nous nous déclarions en comité des subsides, je ferai une brève déclaration à l'égard de ce que je considère être des irrégularités et des injustices dans l'exécution de la nouvelle loi du service civil. Je ne présenterai pas de motion, je me bornerai à faire une déclaration.

CHAMBRE DES COMMUNES.—ASCENSEURS.

M. GEORGE TAYLOR (Leeds) : Je désire signaler à l'attention du ministre des Travaux Publics un inconvénient dont souffre la Chambre et auquel il faudrait porter remède.

Ce matin je suis venu prendre mon déjeuner à l'heure habituelle, huit heures et demi, mais l'ascenseur qui conduit au restaurant ne fonctionnait pas. Après avoir attendu dix ou quinze minutes, je me suis rendu à l'autre ascenseur, près de l'entrée principale, mais il ne fonctionnait pas, non plus. Je suis allé trouver le messager en chef, M. Dubé, qui m'expliqua que le service des ascenseurs ne commençait qu'à neuf heures, heure à laquelle le département des Travaux publics envoyait les hommes qui en ont charge. J'attendis, et vers neuf heures, celui qui conduit au restaurant fut mis en opération.

Ce n'est pas raisonnable de ne faire fonctionner ces ascenseurs qu'à neuf heures du matin. Ces employés du département des Travaux publics devraient commencer leur service à sept heures, comme tous les ouvriers. Ce matin à l'heure de la réunion du comité, l'ascenseur était détraqué et nous avons dû nous servir de celui du Sénat. Personne n'aime à gravir trois escaliers pour aller prendre son déjeuner. Le ministre des Travaux publics devrait s'occuper de la chose et voir à ce que le service soit amélioré.

M. J. D. REID: L'ascenseur près de l'entrée principale s'est détraqué une ou deux fois, durant la présente session, et l'an dernier, plusieurs députés ont failli être victimes de graves accidents. Un ascenseur qui se dérange plusieurs fois la semaine devrait être soigneusement inspecté, si on veut prévenir les accidents.

M. A. K. MACLEAN: Je ne me plains pas de ce que les ascenseurs ne fonctionnent pas avant huit heures du matin, car cela ne me serait d'aucune utilité, mais je désire insister sur ce que vient de dire l'honorable député de Grenville (M. Reid). L'ascenseur près de l'entrée principale n'est pas sûr. Presque tous les jours quelque chose fait défaut dans le mécanisme. Le mécanicien est continuellement occupé à le reparer, mais il ne paraît pas obtenir beaucoup de succès. Le ministre des Travaux publics devrait faire venir immédiatement des hommes compétents pour remédier aux défauts, car actuellement cet ascenseur n'est pas sûr.

L'hon. M. PUGSLEY: Je verrai à ce qu'on s'en occupe.

(La motion est adoptée et la Chambre siège en comité des subsides.)

SUITE DE LA DISCUSSION DES SUBSIDES.

Améliorations au port d'Annapolis, brise-glaces, $45,000.

L'hon. WM PUGSLEY (ministre des Travaux publics): Sur ce crédit de $45,000, $25,000 ont déjà été votés l'an dernier. L'objet de cette jetée est d'empêcher la glace flottante de fermer le port, afin que les expéditions puissent se faire en hiver. On construira en travers de la rivière Annapolis un certain nombre de piliers dont la soustructure sera à encoffrement jointif, avec remblai en pierre et la superstructure en béton.

L'hon. M. FOSTER: C'est la question du port d'hiver.

L'hon. M. PUGSLEY: La même que nous avons discutée l'an dernier.

L'hon. M. FOSTER: Le port est à quelques milles d'Annapolis.

L'hon. M. PUGSLEY: Non, Annapolis est un port d'expédition assez important.

L'hon. M. FOSTER: Qu'y a-t-il de fait jusqu'à présent? L'an dernier on ne nous a pas donné de renseignements précis sur l'utilité et par conséquent la nécessité de ces travaux.

L'hon. M. PUGSLEY: Je crois que mon honorable ami se trompe. A la dernière session j'ai donné communication à la Chambre de plusieurs rapports sur les résultats qu'on espérait obtenir de ces travaux et je crois avoir convaincu la majorité de la Chambre de leur nécessité. Depuis, des soumissions ont été demandées, mais rien n'a été fait et nous avons décidé d'en demander de nouvelles. Les journaux publient actuellement un avis à cet effet. Jusqu'à présent nous n'avons fait qu'acheter le bois créosoté.

L'hon. M. FOSTER: Qu'est-il arrivé au sujet des premières soumissions?

L'hon. M. PUGSLEY: Les soumissionnaires ont refusé de signer le marché.

L'hon. M. FOSTER: Quels étaient les prix demandés?

L'hon. M. PUGSLEY: La plus basse soumission était pour $34,400, par MM. Reid et Archibald, d'Halifax, mais quand nous les avons mis en demeure de signer le marché, ils refusèrent à moins que le Gouvernement ne consentît à l'insertion d'une clause par laquelle le Gouvernement assumait certains risques dans l'exécution des travaux. Nous avons refusé de modifier les conditions du marché que nous avions proposées et ils refusèrent de signer; nous avons dû demander de nouvelles soumissions.

L'hon. M. FOSTER: Ce n'est pas l'habitude qu'un entrepreneur refuse de signer un marché à moins que le gouvernement ne se charge des risques de l'entreprise. Quelles raisons ont-ils données?

L'hon. M. PUGSLEY: Ils alléguaient le danger que les travaux fussent emportés ou détruits en cours de construction. Les marchés ordinaires portent que l'entrepreneur doit compléter l'entreprise et nous avons refusé de nous rendre à cette demande.

L'hon. M. FOSTER: Ceci soulève de nouveau la question des difficultés que présente cette entreprise. Si les dangers sont tels que l'entrepreneur exige une garantie de cette nature, n'y a-t-il pas un danger pour ces travaux, après leur parachèvement? Il doit y avoir dans cette entreprise des difficultés qu'on ne rencontre pas ailleurs. Toute l'entreprise me paraît douteuse, même après qu'elle soit sortie des mains de l'entrepreneur.

L'hon. M. PUGSLEY: Ce n'est pas l'opinion des ingénieurs. Ils assurent que les travaux une fois complétés, résisteront très bien. Il y avait une seconde soumission, celle de MM. H. M. Putnam et F. W. Clark, qui n'exigeaient pas cette garantie et qui auraient consenti à signer le marché sans cette condition.

L'hon. M. FOSTER: Quel était leur prix?

L'hon. M. PUGSLEY: Leur soumission était faite sur la base du prix de revient, plus 10 p. 100.

L'hon. M. FOSTER: Le ministre n'a pas voulu accepter ce mode de soumission?

L'hon. M. PUGSLEY: Oui.

L'hon. M. FOSTER: Le ministre possède-t-il la correspondance dans laquelle les premiers soumissionnaires expliquent ce qu'ils considèrent les facteurs anormaux constituant le risque à courir?

L'hon. M. PUGSLEY: Non; mais je crois me rappeler qu'ils prévoyaient des difficultés à compléter les travaux; c'est-à-dire que pendant la construction et avant la complétion, les travaux pouvaient être détruits par la marée et ils voulaient que le Gouvernement prît ce risque à sa charge. D'un autre côté, les ingénieurs sont d'opinion que les travaux une fois complétés, résisteront comme tous les autres de cette nature.

L'hon. M. FOSTER: Le ministre peut-il nous donner les détails de la soumission pour que nous sachions exactement ce que les soumissionnaires se proposaient de faire? Je ne me fais pas une idée exacte de la nature de ces travaux et les conditions de la soumission m'éclaireraient sur ce point.

L'hon. M. PUGSLEY: Je ferai observer à mon honorable ami que le marché stipule la construction de trois piliers un peu en amont du port d'Annapolis.

L'hon. M. FOSTER: Dans la rivière?

L'hon. M. PUGSLEY: Oui; je suppose qu'on peut dire dans le port; c'est directement au-dessus d'Annapolis.

L'hon. M. FOSTER: Ces trois piliers traversent-il la rivière sur toutes sa largeur?

L'hon. M. PUGSLEY: L'entreprise complète, comporte huit ou dix piliers—je n'en suis pas certain—qui doivent occuper toute la largeur de la rivière. On commencera par ces trois piliers dont le prix estimatif est de $34,400. De plus, il y a le coût du bois créosoté, qui est de $12,619.24. Cela forme une somme totale de $47,019.24. Il y a en plus certaines dépenses d'inspection, de surveillance, etc., estimées à $3,400.

L'hon. M. FOSTER: Environ $50,000 pour les trois piliers?

L'hon. M. PUGSLEY: C'est le prix estimatif.

L'hon. M. FOSTER: Il y aura dix piliers en tout. Alors, l'entreprise totale coûtera entre $160,000 et $17,000.?

L'hon. M. PUGSLEY: Le coût estimatif des dix pilliers est de $123,500.

L'hon. M. FOSTER: Les trois premiers coûteront $50,000; je ne sais pas si quelques-uns sont moins considérables que les autres.

L'hon. M. PUGSLEY: Je crois que quelques-uns des autres sont plus petits.

L'hon. M. FOSTER: C'est possible, mais le ministre n'en sait rien.

L'hon. M. PUGSLEY: J'ai ici les calculs de l'ingénieur qui porte le coût des dix piliers à $123,500.

L'hon. M. FOSTER: Nous avons une certaine déférence pour les calculs des ingénieurs, mais ils sont presque toujours dépassés. Le ministre se croit-il excusable de consacrer $160,000 de l'argent du peuple à construire des brise-glace à l'entrée du port d'Annapolis? Quels sont les avantages qu'on lui a exposés et qui l'ont décidé à faire cette dépense, dans un moment comme celui-ci?

L'hon. M. PUGSLEY: Je puis dire à mon honorable ami que la construction de ces travaux fut décidée avant mon arrivée au ministère. Cette décision fut prise après de sérieuses études, et quand il fut démontré que ces travaux seraient utiles. En prenant la direction du département des Travaux publics, je n'avais qu'à mettre à exécution la décision prise. Je pris des renseignements sur la valeur des travaux et je fus convaincu de leur utilité. Annapolis est un port d'expédition important. On y exporte de grandes quantités de bois, de pommes et autres produits. On espère, par la construction de ces piliers, améliorer considérablement le port d'Annapolis. vu que ces piliers empêcheront les glaces flottantes d'être apportées dans le port par la marée et que le port restera ouvert pendant l'hiver. Je crois que la rivière, depuis Annapolis jusqu'à l'embouchure est navigable en hiver, et on espère que grâce à ces travaux les navires pourront entrer dans le port en toute saison.

L'hon. M. FOSTER: Le ministre se dit convaincu, mais il n'a rien fait connaître au comité pour le convaincre de la nécessité de voter ce crédit qui entraînera une dépense de $160,000 à $170,000.

Il parle de navigation d'hiver. Qu'est-ce qui pourrait bien s'expédier d'Annapolis en hiver?

Autre point. Le ministre dit que son prédécesseur en était virtuellement venu à un arrangement; c'est pourquoi il n'a pas cru devoir rien changer à ce qui avait été fait. Avec qui avait-on conclu cet arrangement? Il me semble que l'intérêt public prime tout et que le ministre trouvant, à son entrée dans le cabinet, que l'on est en train de conclure un arrangement n'est pas tenu de donner effet à cet arrangement, à moins qu'il ne s'agisse d'une convention interprovinciale ou internationale, ou de quelque autre chose de cette importance.

L'essentiel est de savoir quel but on se propose d'atteindre. S'il était possible de faire d'Annapolis un port d'hiver, on aurait raison d'y faire une dépense de $160,000 ou $170,000. Mais étant donné l'état présent des choses, le ministre ne pense-t-il pas que cette affaire est de celles que l'on peut remettre à un an, deux ans et même à un siècle?

M. E. M. MACDONALD: Pour ce qui est de cette entreprise, je ne suis peut-être pas assez au fait des circonstances pour satisfaire la curiosité de l'honorable député, mais je me rappelle fort bien qu'il y a quelques années une députation du comté d'Annapolis se transportait à Ottawa, et qu'au nombre des délégués qui tenaient tout particulièrement à l'exécution de ces travaux et avaient sollicité l'appui des représentants de la Nouvelle-Ecosse, se trouvait M. Geo. E. Corbett, candidat conservateur dans ce comté à la dernière élection. Je suis persuadé que ce monsieur tentait cette démarche de bonne foi, et qu'en s'adressant au ministère des Travaux publics, il avait la conviction de demander au Gouvernement une chose qui devait être fort utile au comté ainsi qu'à toute la province de la Nouvelle-Ecosse.

L'hon. M. FOSTER: C'est ainsi que l'on disait du fameux fossé Aylesworth qu'ayant été demandé par des libéraux et des conservateurs, cela devait suffire à trancher la question. Quelle différence cela fait-il qu'une demande de travaux publics soit formulée par des libéraux ou des conservateurs? La question qui se pose réellement, n'est-ce pas de savoir si cette dépense est absolument nécessaire dans l'intérêt public? Si elle ne l'est pas, y a-t-il vraiment lieu, en ces temps de crise financière, de consacrer une somme de $170,000 à une telle entreprise?

L'hon. M. PUGSLEY: Pour l'instant, il ne s'agit que du tiers de cette somme.

L'hon. M. FOSTER: Le ministre est assez entendu aux affaires pour savoir que quand il entreprend de construire une maison, il faut tenir compte du prix de revient tout entier, et non pas seulement du coût des fondations par où il commence. En de certains cas on a ainsi rogné des crédits cette année, parce que la dette devient de plus en plus lourde, que l'intérêt s'accroît par millions et que le Trésor public se vide. Je ne crains pas d'affirmer que nul n'aura guère à souffrir de ce que l'exécution de ces travaux soit remise jusqu'à ce que nous ayons assez d'argent pour en gaspiller comme on a fait ces années dernières. A l'heure actuelle, c'est faire outrage au bon sens que de demander de faire une telle dépense à Annapolis sous forme de piliers brise-glace dont, probablement, on se servira plus tard pour construire des ponts provinciaux.

M. PICKUP: Je dois faire observer que la compagnie Drummond projette d'établir, à quelque trente milles d'Annapolis, une

vaste usine métallurgique, et que son intention est d'acheminer ses produits vers Annapolis, d'où on les transportera ailleurs. A moi-même comme au Gouvernement, elle a fait savoir qu'elle se chargerait volontiers des quais et des mouillages, pourvu que l'on améliorât le port. Autrement, ses quais courraient le risque d'être détruits. Nous faisons de grandes dépenses à Saint-Jean, à Halifax et ailleurs pour que les ports puissent servir à l'exportation des produits canadiens; or, tout compte tenu des intérêts qu'il est destiné à servir, le port d'Annapolis est aussi important que n'importe quel autre. Les améliorations rendront le port plus sûr en hiver et protégeront les quais déjà construits ainsi que l'on devra établir au fur et à mesure que se développera le commerce de la région.

L'an dernier, le ministre et d'autres membres de la Chambre ont traité ce sujet à fond sans que l'inscription de ce crédit soulevât d'objection bien sérieuse. Je dois ajourter que 140 caboteurs environ, et 50 à 60 navires étrangers, prennent du chargement à Annapolis. Dans l'intérêt de la région, l'exécution de ces travaux-là est absolument nécessaire.

M. SPROULE: Combien de navires y prennent leur chargement en hiver?

M. PICKUP: Il s'y en charge un en ce moment, et un autre y a pris sa cargaison en janvier. A l'heure actuelle, les navires ne sont pas en sûreté dans le port où, eu égard à sa situation particulière, les glaces sont à craindre.

L'hon. M. FOSTER: J'ai demandé l'an dernier s'il existait quelque statistique à propos du préjudice que les banquises ont porté au commerce maritime en cet endroit-là, mais on ne m'a aucunement renseigné sur ce point. Si l'on possède des renseignements, j'aimerais à les connaître, car s'il n'y a pas été causé beaucoup de dommages par le passé, cette manière de remédier à la situation est un peu trop dispendieuse. Sont-ce des transatlantiques qui fréquentent le port d'Annapolis?

M. PICKUP: Il y a quelques années, la rivière se couvrit d'un pont de glace jusqu'au large de la baie. Cette année-là, un grand steamer vint néanmoins d'Angleterre, dont le chargement de charbon fut déposé sur la glace; on le rechargea ensuite de bois et de pommes. C'était en février, et c'est la seule fois que l'on ait vu les eaux du port couvertes de glace.

L'hon. M. FOSTER: Les pommes que l'on récolte dans la vallée d'Annapolis s'expédient-elles en Europe via Annapolis?

M. PICKUP: En partie.

L'hon. M. FOSTER: Dans quelle proportion?

M. PICKUP: Je ne saurais dire. Si l'on pouvait se servir du port, une plus grande partie de la récolte s'expédierait en Europe par la voie d'Annapolis.

L'hon. M. FOSTER: Je me figurais que les pommes que l'on exporte passaient par d'autres ports.

M. PICKUP: C'est le cas, mais il s'en exporte d'Annapolis et il s'y en expédierait davantage si l'on améliorait le port.

M. CROSBY: Quand a-t-on fait soumissionner cette entreprise?

L'hon. M. PUGSLEY: Au commencement de l'été dernier, je crois.

M. CROSBY: Est-elle adjugée.

L'hon. M. PUGSLEY: Non. Je le répète, nous avons demandé des soumissions; MM. Reid et Archibald étant les plus bas soumissionnaires, nous leur avons adressé le contrat, mais ils refusèrent de le signer à moins qu'il y fût fait certaines modifications auxquelles nous nous sommes refusés. C'est leur refus qui nous oblige à faire un nouvel appel de soumissions.

M. CROSBY: MM. Reid et Archibald avaient-ils déposé un chèque accepté?

L'hon. M. PUGSLEY : Oui.

M. CROSBY : Vous l'avez encore?

L'hon. M. PUGSLEY : Oui.

M. CROSBY : Vous entendez le garder?

L'hon. M. PUGSLEY : Oui, pour l'instant.

M. CROSBY : Ils ont déjà exécuté beaucoup de travaux publics?

L'hon. M. PUGSLEY : Oui.

M. CROSBY : Vous les connaissez très bien.

L'hon. M. PUGSLEY : Oui; ce sont des entrepreneurs dignes de la plus grande confiance.

M. CROSBY : Pourquoi ne leur avez-vous pas adjugé l'entreprise?

L'hon. M. PUGSLEY : C'est, comme je l'ai déjà dit, parce qu'ils n'étaient pas sûrs de pouvoir terminer les travaux. Les travaux hydrauliques comportent tous plus ou moins de danger; les entrepreneurs ne voulaient pas s'engager à les terminer, ils demandaient au Gouvernement d'assumer la responsabilité des plans et du retard qui pourraient survenir dans l'exécution des travaux. Je refusai de courir ce risque, voulant que les entrepreneurs s'en tinssent au contrat et s'engageassent à terminer les travaux; et c'est parce qu'il nous a été impossible de modifier le contrat à leur gré que nous demandons de nouvelles soumissions.

M. MADDIN : Quel était le chiffre de leur soumission?

L'hon. M. PUGSLEY : $34,400.

M. AMES: Si je suis bien informé, on n'a pas suffisamment exposé la principale raison d'être de ce crédit. Ce que l'on se propose surtout en construisant ces piliers à l'embouchure de la rivière Annapolis c'est afin, me dit-on, de favoriser l'établissement d'un pont provincial à une date plus ou moins rapprochée. Si tel est le cas, il me semble que l'on obtient l'ouverture de ce crédit à la faveur de représentations plus ou moins avouables. Le ministre aurait-il l'obligence de me dire si l'usage de ces piliers en tant que partie d'un pont a fait l'objet de pourparlers avec le gouvernement provincial ou l'un des membres de la Chambre, avec quelque député?

L'hon. M. PUGSLEY: Il n'y a pas eu de pourpalers ni avec moi, ni que je sache, avec le Gouvernement.

M. AMES: En certains cas, on a réussi à tromper le Gouvernement et à lui faire ériger des piliers dont on devait se servir plus tard pour établir des ponts. C'est ainsi qu'on l'a induit à construire dans le comté de Terrebonne, en arrière de l'île de Montréal, huit ou dix piliers à quatre ou cinq milles de là où les bateaux pourraient se rendre, tandis qu'à un demi-mille en aval, le chemin de fer en interdit l'accès. Jamais on n'a vu un seul bateau près de ces piliers, et il n'est pas probable qu'on y en voie jamais. Dans ce cas-là, le Gouvernement, sous prétexte de construire des piliers à titre d'auxiliaires de la navigation, s'est fait ouvrir un crédit destiné à aider les autorités provinciales à construire un pont.

L'hon. M. PUGSLEY: Il ne serait peut-être pas hors de propos de citer ici un extrait du rapport où M. Dodwell, ingénieur ordinaire à Halifax, homme d'une grande expérience et depuis longtemps à l'emploi du ministère, traite la question au point de vue de l'amélioration du port:

Le 15 mars 1903, l'ingénieur ordinaire à Halifax rapporte qu'il a eu l'occasion de se rendre compte des descentes de glace au cours de l'hiver de 1903, et qu'il lui a été donné d'en observer une remarquable, le 25 février de cette année-là. Aussi loin que sa vue pouvait porter, il vit la rivière couverte, d'une rive à l'autre, de bancs et de nappes de glace de toute dimension et dont l'épaisseur variait entre quelques pouces et six ou sept pieds.

Pendant qu'il se tenait sur la partie supérieure du quai du côté d'Annapolis, un grand banc de glace s'avança pendant la dernière heure de la marée montante, donna contre le quai sur lequel il se tenait et, se fixant sur l'avant-grève de Granville, y demeura immobile jusqu'au moment de la marée haute qui lui fit de nouveau remonter la rivière. Il considéra que cela prouvait bien qu'une rangée de piles, telles que décrites dans son plan et son rapport du 18 de janvier 1902, et placées à l'endroit le plus bas ou à 600 pieds environ en amont du quai mentionné plus haut, servirait à retenir la glace dans le bassin des Français et les estuaires supérieurs de la rivière et maintenant libres et sûrs les mouillages des navires dans la rivière Annapolis.

A la date du 14 de janvier 1907, M. Dodwell, ingénieur divisionnaire d'Halifax, fait rapport qu'il est probable que la compagnie des mines de fer d'Annapolis entreprendra à une date prochaine, soit d'établir un haut-fourneau à Annapolis, soit d'expédier de là son minerai par la voie navigable; et si ce projet se réalise, il fera ressortir d'avantage la nécessité d'améliorer les facilités de transport par eau qui existent déjà au moyen de la barrière projetée contre l'invasion des glaces. Par conséquent, il insiste fortement sur l'ouverture d'un crédit de $75,000 à $100,000 le plus tôt possible.

Voilà le rapport d'un ingénieur d'expérience qui a examiné le port en hiver, qui a vu le mouvement de ces champs de glace et qui est d'avis que la construction de ces piles opposera une barrière à la glace. Lorsqu'elles seront construites, on pourra peut-être y placer la superstructure d'un pont d'acier. S'il en était ainsi, je ne vois pas que le public aurait lieu de s'y opposer; mais je ne proposerais pas au parlement, cela va sans dire, de construire des piles pour qu'elles puissent servir à un pont. Si je comprends bien le rapport de l'ingénieur, le Parlement a ouvert un crédit pour l'exécution de ces travaux il y a deux ou trois ans, avant mon entrée dans le ministère parce qu'ils devaient être utiles à la navigation en faisant d'Annapolis un port sûr.

La vallée d'Annapolis est peut-être la région la plus riche de toute la province de la Nouvelle-Ecosse. Elle est riche en produits agricoles et en arbres fruitiers. On expédié d'Annapolis en Angleterre de grosses cargaisons de pommes; et si on rend le port sûr, les navires s'y rendront en plus grand nombre qu'aujourd'hui et le port deviendra un important centre d'exportation pendant l'hiver. On me dit qu'il y a aussi dans les environs de grands gîtes de minérais de fer précieux qui seront probablement transportés à Annapolis par eau, si ces améliorations s'accomplissent. Tous peuvent aisément concevoir l'avantage énorme d'avoir un port accessible en hiver comme en été, et si pour cette somme relativement faible, on peut mettre le port d'Annapolis sur ce pied-là, j'ai la conviction que ce sera de l'argent bien employé.

M. A. K. MACLEAN: Je ne crois pas pouvoir expliquer la question avec plus de clarté que le ministre, mais je désire donner une explication. Le bassin d'Annapolis est une échancrure de la baie d'Annapolis et il est libre en hiver. La glace ne prend pas dans le bassin ni dans le port. La rivière Annapolis se décharge dans ce bassin.

M. AMES: Le port de Digby est-il libre durant toute l'année?

M. A. K. MACLEAN: Oui. C'est une autre échancrure du même bassin. La rivière Annapolis coule du bassin dans la baie à à quelque vingt milles plus loin. La hauteur des marées dans cette rivière et dans le bassin est de 28 pieds. En hiver, une glace très épaisse se forme en amont de cette rivière jusqu'à la ville de Bridgetown, à environ 20 milles de distance et, la différence de niveau des marées étant de 28 pieds, la glace descend naturellement pendant le poussant et se rend dans le port d'Annapolis. Rendue à une certaine distance, elle est repoussée en arrière par la marée montante. Ces glaçons, charriés de çà et là causent beaucoup de dommage aux quais et à la navigation de sorte que, en fin de compte, le port ne peut plus servir, en hiver, aux expéditeurs uniquement à cause des glaçons flottants qui y entrent ou en sortent. La construction de ces piles a pour objet d'empêcher, non la formation de la glace, mais sa descente dans le port d'Annapolis au moment du poussant. Si ce but était atteint, Annapolis deviendrait un port d'expédition en hiver.

M. AMES: Construira-t-on ces piles en travers de tout l'estuaire d'Annapolis, de la rive sud à la rive nord?

L'hon. M. PUGSLEY: A présent, il n'est question de construire que trois piles; mais, plus tard, si l'essaie réussit, on en construira plusieurs autres sur toute la largeur de la rivière.

M. AMES: Sont-elles à des distances égales les unes les autres?

L'hon. M. PUGSLEY: Non.

M. CROSBY: Pourquoi n'a-t-on pas obligé la maison Reid et Archibald à abserver son marché? Elle avait vu le cahier des charges avant de soumissionner, j'imagine.

L'hon. M. PUGSLEY: Elle a refusé de signer le contrat, et on ne peut pas contraindre un soumissionnaire à apposer sa signature au contrat. Tout ce qu'on peut faire, c'est de confisquer les arrhes, ce qui a lieu dans le présent cas.

M. WM CHISHOLM: Parfois, c'est une injustice de confisquer le dépôt d'un soumissionnaire. Je ne parle pas de ce cas-ci, mais d'un autre où une injustice a été commise. Le soumissionnaire était de bonne foi, mais il constata plus tard que les plans étaient dressés de manière à lui faire encourir de plus grands risques que ceux qu'il avait prévus. Naturellement, il a vu le plan et les devis avant de soumissionner; mais le délai était si court qu'il n'a pas pu les examiner comme il aurait dû le faire. Plus tard, lorsqu'il constata, après un examen plus attentif, que l'entreprise était plus difficile qu'elle ne paraissait tout d'abord, il refusa de passer un marché et son dépôt fut confisqué. Il me semble que, lorsqu'un soumissionnaire, à cause de circonstances indépendantes de sa volonté, refuse d'exécuter un marché, son dépôt devrait lui être être remis, s'il était de bonne foi en soumissionnant. Ce principe peut être dangereux; cependant, je suis d'avis que le dépôt devrait être remis lorsque la bonne foi est complète et qu'il n'y a aucun soupçon de collusion. le Gouvernement n'a pas le droit de prendre sans raison l'argent d'un individu.

M. MONK: Quel est le but de la construction de piles en travers de la rivière Annapolis? Est-ce pour empêcher la glace de descendre dans le port?

M. A. K. MACLEAN (Lunenberg): Oui.

M. MONK: Il y a dans la province de Québec un vieux dicton qui est toujours vrai, à savoir qu'il est impossible de s'opposer au mouvement de la glace. Vous pourez l'entraver jusqu'à un certain point en construisant des piles, mais rien n'empêchera la glace de se frayer un chemin un jour ou l'autre.

M. A. K. MACLEAN: Les mouvements de la marée sont-ils aussi considérables dans les rivières auxquelles vous pensez? Dans la rivière Annapolis, il ne reste plus d'eau au bout de quelque temps et la glace repose sur le lit.

M. MONK: Les rivières dont je parle ne se ressentent pas des marées. Mais c'est un dicton chez nous qu'il n'y a pas de piles assez fortes pour retenir la glace. Si celles-ci sont destinées à arrêter la glace, notre argent sera gaspillé. Nous en avons fait l'expérience pendant des années aux environs de Trois-Rivières. Vous pouvez entraver jusqu'à un certain point le mouvement des glaces, mais il est impossible de les empêcher de suivre leur cours naturel. Arrêter la glace paraît être une chose impossible.

M. PICKUP: Nous avons un exemple pris sur le vif. Lorsque la rivière fut gelée d'un bord à l'autre, les circonstances étaient très favorables; le vent soufflait de l'ouest et il neigeait. La glace a pris et s'est formée sur toute la largeur de la rivière. Elle demeura dans cet état pendant cinq semaines environ, sans bouger. Le port, situé en aval, était complètement libre et, je le répète, un bâtiment est venu et a pris un chargement à l'abri des glaces.

L'hon. M. FOSTER: L'intention est de retarder la descente de la glace à marée basse, n'est-ce pas?

M. PICKUP: Ou en tout autre temps. Si la glace est prise—elle demeurera là—en une masse compacte.

M. BLAIN: Si je comprends bien, le ministre demande de nouvelles soumissions. Les entrepreneurs seront-ils tenus de fournir tous les matériaux nécessaires?

L'hon. M. PUGSLEY: Oui, sauf le bois créosoté. Celui-ci est fourni par le département.

M. SPROULE: J'ai compris que l'honorable député (M. Pickup) disait que ce port est fréquenté par 125 à 130 bâtiments.

L'hon. M. PUGSLEY: Par plus de 200 bâtiments.

M. SPROULE: Est-ce cet endroit qu'on appelle Annapolis-Royal? Car, je n'en vois pas d'autres.

L'hon. M. PUGSLEY: Oui.

M. SPROULE : J'ai ici les Tableaux du commerce et de la navigation et je vois que, pendant l'exercice clos le 31 mars dernier, il est arrivé dans ce port 19 vaisseaux anglais jaugeant en tout 5,462 tonneaux et six vaisseaux étrangers jaugeant 1,160 tonneaux, soit 25 bâtiments et 6,622 tonneaux en tout, au lieu des 145 bâtiments mentionnés par l'honorable député. Les départs ont compris 36 vaisseaux anglais jaugeant 8,906 tonneaux et 10 vaisseaux étrangers jaugeant 3,245 tonneaux, soit 46 en tout et 12,151 tonneaux—quelle merveilleuse différence entre ces chiffres et les calculs de l'honorable député! Si, durant toute la saison de la navigation—et c'est pendant cette saison, j'imagine, qu'on expédie la plus grande partie des produits, par exemple, les pommes—ce port n'est fréquenté que par ce petit nombre de bâtiments, il n'a guère l'importance qu'on serait tenté de lui attribuer d'après les chiffres qu'on a cités. On pourrait peut-être faire mieux, si on réussissait à maintenir la navigation en hiver comme en été, mais ces chiffres n'indiquent pas que ce port ait beaucoup d'importance. Je ne sais pas sur quoi l'honorable député base ses déclarations concernant le nombre des bâtiments.

M. PICKUP: L'an dernier, à cause de la crise qu'a subie le commerce de bois, moins de bâtiments sont entrés dans le port ou en sont sortis. Je parlais d'il y a deux ans. Les bâtiments qui font le cabotage ne sont pas compris dans ces rapports, j'en suis sûr.

M. SPROULE: Bien que les bâtiments qui font le cabotage soient petits, je pense qu'ils sont compris dans les rapports.

L'hon. M. FOSTER: Quelle est la largeur de tout l'estuaire ou de la rivière à l'endroit où ces piles seront construites?

L'hon. M. PUGSLEY: Environ 1,800 pieds.

L'hon. M. FOSTER: Alors, les piles seront à une distance de 180 pieds l'une de l'autre.

L'hon. M. PUGSLEY: En moyenne.

L'hon. M. FOSTER: A-t-on l'intention de relier ces piles par des chaînes, afin d'empêcher que la glace ne descende par les espaces libres?

L'hon. M. PUGSLEY: Non.

L'hon. M. FOSTER: Vous avez un espace de 60 verges entre vos pilliers et à marée basse on constate un écart de 28 pieds. En baissant, le courant doit avoir une force considérable. La glace emportée dans cette marée pourra certainement passer dans cet espace de 60 verges, au pis aller.

M. PICKUP: La glace descend en blocs tellement compacts qu'ils formeront barrage où ils s'arrêteront. Cela est démontré. On aurait ainsi un port de plage au-dessous des piliers et de l'eau libre plus bas.

L'hon. M. FOSTER: Il peut arriver que ces morceaux de glace soient assez considérables pour s'amonceler entre les piliers, ce qui empêcherait la descente des autres glaces. Mais quand la marée travaille ce pont, elle réussit généralement à le briser en des morceaux plus petis. Je craindrais beaucoup de naviguer dans ces eaux à bord d'un petit bateau, au moment où cette glace trompeuse se mettrait en frais de descendre en baissant de 28 pieds, pour venir attaquer mon navire.

Quant au nombre des vaisseaux qu'on trouve dans ce port, on a dit ici qu'il s'élevait à 245. Et le préposé à la douane qui a pour fonction de tenir un état de ces détails, conteste—ainsi que l'a fait observer l'honorable député de Grey-est (M. Sproule)—qu'il n'y a que quarante-cinq vaisseaux. C'est un écart très prononcé entre les deux calculs. Si, depuis deux ou trois ans, l'état des choses a empiré à ce point, le ministre ne croit-il pas qu'il doit se montrer prudent et attendre pour constater si la balance du commerce d'expédition subit le même sort? Je demanderais au comité d'observer qu'il s'agit ici d'une dépense de $160,000 ou $170,000 engagée, en apparence, sur des bruits qui veulent qu'il y ait du minerai de fer quelque part dans ces endroits-là et qu'il est possible de l'exporter.

On parle encore de la construction possible de hauts-fourneaux à cet endroit. Mais est-on certain qu'une ou l'autre de ces deux éventualités se produira? La prudence ne nous conseille-t-elle pas d'attendre jusqu'à ce qu'il y ait quelque chose de tangible au point de vue du développement de cette région et de l'accroissement du volume d'affaires qui s'y transigent?

Le cas serait bien différent si l'on pouvait démontrer qu'on exploite des dépôts considérables de minerai de fer et qu'on a établi des hauts-fourneaux. Mais on ne nous

démontre pas cela; on se contente de nous parler de choses possibles. Mais il est un fait certain, c'est que nous consacrons notre argent à cette entreprise, et cela sans aucun renseignement officiel indiquant le commerce considérable actuel ou le développement presque certain de ce commerce dans un avenir rapproché. Après tout, le commerce d'Annapolis à l'extérieur n'est qu'un commerce local en grande partie. Les pommes destinées à l'exportation passent, je crois, en grande partie, par une autre route. Les pommes destinées à Saint-Jean et au marché des provinces peuvent être transportées de l'autre côté de la baie, mais je crois que la plus grande partie de ce commerce se fait avant que la glace ait occasionné des ennuis et des inquiétudes. Si je ne me trompe, ces difficultés à propos de la glace se font sentir surtout au printemps.

M. BLACK : Durant tout l'hiver.

L'hon. M. FOSTER: La glace ne peut causer d'inquiétude, jusqu'au mois de décembre, je suppose, puisque la navigation est libre durant tout l'été et tout l'automne, à ce point de vue-là.

Il est une autre question: le ministre a dit, je crois, que l'ingénieur, M. Dodwell, avait recommandé l'octroi de ces deniers à cette fin. Une réflexion m'a frappé, c'est qu'il n'appartient pas beaucoup à un ingénieur de recommander l'octroi de deniers publics, s'il ne veut pas dépasser la sphère de sa fonction. L'ingénieur est le fonctionnaire chargé d'exécuter les travaux, mais le ministre et ses collègues sont les seuls juges quand il s'agit de demander des crédits. On doit présumer que ces derniers sont octroyés pour des raisons nécessaires ou opportunes, mais généralement celles qui intéressent le commerce ont le plus de poids. Quand le ministre ou le Gouvernement décide que, pour des raisons de commerce, il est opportun de dépenser un montant d'argent, alors l'ingénieur expose son avis quant au meilleur plan à adopter, quant à la forme qu'on doit donner à cet ouvrage pour le rendre plus avantageux à tous, etc. Il ne me semble pas qu'il soit du devoir de l'ingénieur du ministère de conseiller l'octroi d'un crédit de ce genre. S'il constate qu'un ouvrage a besoin de réparation, s'il croit que certains travaux de ce genre sont nécessaires, il peut conseiller au ministre de demander des crédits à cette fin, mais il ne saurait ne conseiller ni combattre l'exécution d'un ouvrage, si ce n'est qu'en invoquant des raisons scientifiques.

L'hon. M. PUGSLEY: Je crois que mon honorable ami se trompe. L'ingénieur ne doit nous aviser quant aux avantages commerciaux que présente l'exécution de tel ou tel ouvrage, à moins qu'on ne lui demande son avis, à ce point de vue là; mais depuis que je suis ministre j'ai très souvent et très opportunément accepté l'opinion de l'ingénieur en charge du district intéressé quant à la nécessité de faire exécuter tels ou tels travaux. C'est ainsi, par exemple, que si je reçois une requête pour la construction d'un quai, ou qui insiste sur le besoin de dragage à certains endroits, j'envoie très souvent une note à l'ingénieur en chef lui demandant de donner des instructions à l'ingénieur démissionnaire quant à la nécessité et quant au coût de l'ouvrage projeté.

Dans ce cas-là, il sera du devoir de l'ingénieur de s'enquérir soigneusement du volume d'affaires qui se développe à cet endroit particulier, d'examiner si l'ouvrage projeté se trouve à proximité d'un autre ouvrage ou d'autres ports. S'il s'agit d'un brise-lames, nous pouvons lui demander de nous faire rapport sur la distance qui sépare cet ouvrage du port de refuge le plus voisin, ou du port d'expédition le plus rapproché, et généralement sur la nécessité d'exécuter ces travaux à l'endroit particulier indiqué. Dans le cas qui nous occupe, supposons que la requête ait été présentée au ministre et qu'elle ait été appuyée par le représentant de ce comté et par M. Corbett, un citoyen d'Annapolis qui s'occupe d'affaires depuis 1880, et par d'autres commerçants de cette région, si le ministre avait renvoyé cette requête à l'ingénieur en chef, en lui demandant de charger l'ingénieur ordinaire de faire une enquête sérieuse sur la nécessité de construire l'ouvrage projeté, sur les avantages qu'offrirait ce dernier, sur le coût probable des travaux, j'estimerais que dans un cas semblable l'ingénieur devrait à bon droit tenir compte que toutes les circonstances qui se rapportent à l'ouvrage projeté et d'examiner si ces travaux sont opportuns, s'il sont possibles. . .

L'hon. M. FOSTER : S'ils sont possibles, ils ont leur raison d'être.

L'hon. M. PUGSLEY : . . . .et les fins qu'on atteindrait grâce à leur exécution. Si on lui demandait de faire rapport de cette façon, je ne m'opposerais pas aux recommandations de l'ingénieur ordinaire qui représenterait la nécessité d'entreprendre ces travaux, et cela dans l'intérêt public, et qui nous conseillerait de demander un crédit à cette fin-là.

Jusqu'à quel point l'ingénieur devrait-il faire rapport, cela dépendrait des instructions qu'on lui à donnés et des renseignements qu'il désirerait fournir au département.

M. BLAIN : Si je compare les explications fournies cette année par le ministre à celles qu'il nous a données l'an dernier sur le même sujet, je crois que nous avons raison de soupçonner qu'il s'agit ici d'un pont municipal, ainsi que l'a fait observer mon honorable ami de Montréal. Je sais que l'honorable député de ce comté est par-

faitement au courant de toute cette question; c'est ce qu'il nous a déclaré l'année dernière, et c'est ce qu'il nous a répété cet après-midi. Existe-t-il un projet voulant que ces piliers servent plus tard à un gouou de fer de façon à établir un pont provincial ou municipal.

M. PICKUP : Non, pas que je sache.

M. BLAIN : Serait-il possible de poser sur ces piliers une superstructure d'acier ou de fer de façon à établir un gouvernement provincial ou municipal?

L'hon. M. PUGSLEY : C'est une question qui n'a pas été soulevée et dont je n'ai eu connaissance ni directement ni indirectement.

M. BLAIN: L'honorable ministre veut-il dire qu'il ne me permettra pas qu'on se serve de ces piliers aux fins d'un pont municipal sans le consentement du Parlement?

L'hon. M. PUGSLEY: Je dirai que lorsque cette question se soulèvera, je l'étudierai avec le plus grand soin possible.

M. BLAIN: Nous avons vu un ministre des Travaux publics se présenter au comité pour lui demander de voter un crédit destiné à la construction d'un quai public; nous savons maintenant que cette déclaration faite à la Chambre était de nature à tromper cette dernière. Des faits subséquents ont prouvé qu'il ne s'agissait plus d'un quai, mais d'un pont municipal. Le Gouvernement a trompé le comité et le pays; il a dépensé de l'argent dans des entreprises auxquelles ces crédits n'étaient pas destinés, et ce, en contravention à la loi, alors sommes-nous mal venus, aujourd'hui, qu'on veut commencer ces travaux, de demander au ministre de nous dire que ce montant ne sera pas dépensé pour des fins municipales ou provinciales?

L'hon. M. PUGSLEY: Si l'honorable député veut laisser entendre que je consentirai à détourner une partie quelconque des crédits votés à mon département aux fins de jeter une superstructure sur ces piliers, je lui dirai ainsi qu'au comité que jamais cela ne se fera avec mon assentiment.

M. BLAIN: Mon honorable ami sait que cette question n'est pas en discussion maintenant et que sa réponse est bien évasive. Je ne parle pas de la superstructure qu'on construira avant longtemps peut-être. Je demande à mon honorable ami si, en sa qualité de ministre des Travaux publics, il permettra à une municipalité ou à un gouvernement provincial de jeter une superstructure sur les piliers qu'on va construire.

L'hon. M. PUGSLEY: J'ai appris depuis longtemps que le moment de souhaiter bonjour à quelqu'un c'est lorsqu'on le rencontre le matin.

L'hon. M. FOSTER: Surtout quand on le rencontre souvent.

M. BLAIN: Je puis dire à mon honorable ami que cela n'avancera pas sa cause.

L'hon. M. PUGSLEY: Que voulez-vous!

M. BLAIN: Je crois que ma demande est raisonnable. J'estime que nous avons parfaitement raison de soupçonner que ce crédit est destiné à une fin que mon honorable ami ne veut pas faire connaître, et je crois qu'il n'est que juste que l'honorable ministre s'engage à ne pas permettre que cet ouvrage soit utilisé jamais comme pont municipal. Nous savons tous qu'on ne construit pas dans cette rivière de piliers pour retenir les glaces dans le but de tenir le port libre. Il faut d'abord tenter la chose. On dit—l'honorable député qui siège à mon côté m'informe que c'est là un bruit courant dans cette partie de la province—que cet ouvrage servira comme pont municipal ou provincial. Avant de consentir à voter définitivement ce crédit, nous devons en toute justice demander au ministre de nous promettre qu'il ne permettra pas au gouvernement provincial, non plus qu'à une municipalité, de jeter une superstructure sur ces ouvrages, sans le consentement du Parlement.

M. A. K. MACLEAN: Le ministre n'a aucune autorité dans ce cas-là.

M. BLAIN: Mon honorable ami (M. A. K. Maclean) veut-il dire qu'il ignore que l'on a suggéré et discuté des résolutions dans ce sens, dans cette partie de la Nouvelle-Ecosse?

M. A. K. MACLEAN: Je ne saurais dire.

M. BAIN : L'honorable député ne veut pas le dire.

M. A. K. MACLEAN : Si l'honorable député tient à avoir une réponse, je lui dirai simplement que je n'ai jamais de ma vie entendu parler d'une telle proposition. La chose est bien possible. Je ne dis pas qu'elle ne l'est pas, mais je reste à quelque distance de cet endroit, et je ne le sais pas. J'ai dit que le ministre n'a pas le pouvoir d'autoriser le gouvernement provincial ou une municipalité à jeter un pont sur ces piliers.

M. BLAIN: Le Gouvernement dont l'honorable député est un des principaux partisans l'a déjà fait. J'ai dû moi-même un jour soumettre à l'attention de la Chambre un cas qu s'est produit dans les comtés unis de Richmond-et-Wolfe. La Chambre fut appelée à voter un crédit pour construire un pont dans le village de Disraéli, et à deux sessions consécutives, le crédit fut voté, le ministre déclarant que c'était pour construire un pont. La preuve fut établie à la Chambre que jamais un navire chargé n'entrait dans ce port, et aujourd'hui, un pont municipal règne sur l'estacade

construite pour ce quai, et l'ancien pont municipal a été démoli. Cependant, le Gouvernement ne veut pas nous donner l'assurance qu'il n'a pas l'intention de recommencer la même chose.

L'hon. M. PUGSLEY : L'honorable député dit-il que la preuve a été établie que jamais un navire n'amarrait à ce quai ?

M. BLAIN : Oui. J'allai moi-même à ce village, et je déposai ensuite à la Chambre en présence du prédécesseur de l'honorable ministre, la déclaration sous serment d'un homme qui avait habité ce village pendant 25 ans, et en avait été le maire, à l'effet que jamais dans l'histoire du village aucun bateau d'aucune espèce, transportat des marchandises, n'était amarré à ce quai.

L'hon. M. PUGSLEY : Avant ou après que le quai fut construit ? Comment l'honorable député veut-il qu'un navire amarre à un quai, avant qu'il y ait un quai ?

M. GEO. TAYLOR : Il n'y avait pas de bateaux à cet endroit.

L'hon. M. PUGSLEY : On me dit que les bateaux y amarraient avant la construction du quai, et qu'ils y amarrent encore.

M. BLAIN : Je dirai au ministre qu'il est absolument impossible à aucun bateau d'aucune description de passer sous ce pont pour aborder au quai construit avec l'argent du public. Le ministre ne doit pas ignorer cela, s'il est du tout familier avec les affaires de son département.

L'hon. M. PUGSLEY: Il se trouve que les bateaux amarrent et déchargent leur cargaison en aval du pont, au quai qui se trouve à ce point.

M. BLAIN: Le ministre ne l'a pas vu.

L'hon. M. PUGSLEY: Non, mais c'est ce qu'on me dit.

M. BLAIN: Je l'ai vu, moi. C'est encore là une impossibilité, car une superstructure pour un chemin de fer longe l'autre côté du pont, et il est impossible à un bateau même de sept pieds de hauteur, d'aborder au quai. J'aimerais que le ministre dépose cette après-midi devant le comité, un état indiquant le nombre des bateaux qui y ont amarré.

M. E. M. MACDONALD: Nous sommes à discuter la question de savoir si nous devons voter ou non un crédit pour la construction de jetées contre la glace. L'honorable député de Peel (M. Blain) s'est étendu sur une irrégularité vraie ou imaginaire qui se serait produite deux ans passés à quelque endroit de la province de Québec au suje du pont de Disraéli, mais mon honorable ami a tort de se rabattre sur l'histoire ancienne, ou d'exhumer des archives quelque vieille rangaîne qui faisait naguère ses délices, pour tâcher de faciliter au comité l'étude de ce crédit. L'âme de l'honorable député semble se révolter à l'idée qu'un pont municipal pourrait être construit sur ces jetées. En réalité, la construction des ponts dans la Nouvelle-Ecosse, est entièrement du ressort provincial. Il est donc impossible qu'un pont municipal soit construit—ce pont municipal, que l'honorable député semble envisager comme une épouvantable iniquité à perpétrer contre quelqu'un—je ne sais qui. Qu'il ne craigne pas cela dans la Nouvelle-Ecosse.

Quant à savoir si c'est l'intention, en construisant ces estacades, d'y jeter plus tard un pont, je dirai que les députés ministériels de la Nouvelle-Ecosse n'ont jamais soupçonné que c'est la proposition visée dans ce crédit. J'ajouterai que j'ai eu l'occasion d'entendre les raisons alléguées à ce sujet par M. Geo. E. Corbett, candidat conservateur à l'élection d'Annapolis, l'automne dernier. M. Corbett s'attribuait beaucoup de mérite devant le public, pour être venu à Ottawa convaincre l'administration de la nécessité d'entreprendre ces travaux, que c'était lui et non le député du comté, M. Pickup, qui méritait tout le crédit de la part des électeurs. L'honorable député devraient être franc et honnête à ce sujet. Nous le sommes.

Je dois dire que si comme résultat de l'érection de ces piliers dans le havre d'Annapolis, le gouvernement provincial venait dire au gouvernement fédéral que ces piliers sont des travaux qui peuvent être utilisés pour deux fins, je ne vois pas pourquoi le département ne s'occuperait pas de la question, car personne n'en souffrira. Si la navigation du port d'Annapolis est améliorée par l'érection de ces piliers, cela ne causerait de tort à personne si le gouvernement provincial disait: Nous pourrions établir une voie publique ici sur ces piliers en faisant un arrangement satisfaisant avec les deux gouvernements. Il n'y aurait pas grand mal à cela, et l'honorable député n'a pas besoin de lever les bras en sainte horreur de telle proposition.

M. W. F. MACLEAN: Vous avez déjà levé les vôtres.

M. E. M. MACDONALD: C'est simplement pour dire à mon honorable ami de ne pas prendre la même attitude. Aucun membre de cette Chambre, qui appuie le Gouvernement, n'a entendu parler de ce projet de pont, je n'en ai pas entendu parler non plus moi-même, mais je ne vois pas pourquoi les deux gouvernements ne s'entendeaient pas à ce sujet.

M. BLAIN: Je suis certain que le comité a trouvé très lucide l'explication donnée par mon honorable ami, M. Macdonald, des raisons qui doivent nous porter à voter cet argent. Mais la Chambre n'a-t-elle remarqué qu'il a laissé sortir le chat du sac lorsqu'il a dit que plus tard, il ne s'opposerait pas à la pose sur ces piliers d'une super-

structure qui pourrait servir de pont municipal ou provincial.

M. E. M. MACDONALD: Vous avez dû remarquer aussi que j'ai dit n'avoir jamais entendu parler d'une proposition de ce genre.

M. BLAIN: Mais l'honorable député semble croire que la chose est possible, et si l'on n'a pas en vue de construire ce pont, rien n'empêche le ministre de déclarer aujourd'hui que ces piliers ne seront pas employés pour cette fin. Dans Ontario les municipalités construisent elles-mêmes leurs ponts, et il importe beaucoup que nous sachions si c'est la politique du Gouvernement actuel de construire des piliers protecteurs contre la glace, que l'on pourra par la suite utiliser comme piliers d'un pont municipal ou provincial. Nous savons tous très bien que lorsque l'on a voté le crédit pour le quai Disraéli on a dit à la Chambre qu'il n'y avait pas assez d'eau dans le lac pour permettre aux bateaux d'approcher de quai; qu'il n'y avait pas non plus de bateaux de commerce pouvant utiliser ce quai lorsqu'il serait construit. On a fait remarquer à la Chambre que la quai Disraéli serait tout simplement un pont municipal, et le seul dans la municipalité. L'honorable ministre engagera-t-il sa parole au comité que ces piliers ne serviront pas plus tard à un pont municipal?

M. TOBIN: Je croyais que la question du quai Disraéli avait été réglée il y a quelques années. Si mon honorable ami de Peel croit qu'elle ne l'est pas, je lui demanderai de consulter M. Champoux, le candidat conservateur, dans Richmond et Wolfe, aux dernières élections, en compagnie duquel mon honorable ami (M. Blain), a agi en une circonstance comme détective.

M. BLAIN: Je vous demanderai, M. le président, s'il n'est pas contraire aux règlements d'appeler un membre de cette Chambre détective?

M. TOBIN: Je retire l'expression. Dans tous les cas l'honorable député de Peel est allé dans Richmond et Wolfe, il y a quelques années pour faire une enquête au sujet du pont Disraéli; il y a rencontré M. Champoux, un entrepreneur désappointé qui voulait vendre du bois au département des Travaux publics, et il a obtenu de lui certaines informations. M. Champoux a été le candidat conservateur dans Richmond et Wolfe à la dernière élection; il est allé parler à Disraéli où ce quai avait été construit mais il n'a pas parlé du quai et n'a porté aucune accusation contre le Gouvernement à ce sujet. Il est très vrai que le Gouvernement a construit un quai à l'embouchure du Black Creek qui se déverse dans le lac Aylmer, et que plus tard la municipalité a rempli une partie de ce creek avec des matériaux et qu'on y a fait un chemin d'un côté à l'autre, mais il n'est pas exact de dire que le Gouvernement a construit un pont pour cette municipalité.

M. TAYLOR: Il en a construit la moitié.

M. TOBIN: Si mon honorable ami de Peel désire faire un autre pique-nique dans Richmond et Wolfe, il ne rencontrera pas d'obstruction causée par le pont du chemin de fer, et M. Champoux lui dira qu'il ne s'est pas plaint du quai Disraéli lorsqu'il était candidat à la dernière élection, l'automne dernier. Je puis dire à l'honorable député (M. Blain) que le lac Aylmer n'est pas un lac de petite étendue; il a treize ou quatorze milles de long et quatre ou cinq milles de large. Plusieurs vaisseaux le naviguent, et s'ils ne transportent pas de marchandises, cela n'empêche pas les habitants de Stratford, Disraéli, du lac Weedon et autres villages sur le lac, d'avoir droit à leur part dans les dépenses publiques. Les électeurs du township de Stratford m'ont envoyé une pétition demandant la construction d'un quai à Stratford, et les pétitionnaires connaissent bien les besoins de cette localité. J'ai envoyé cette pétition au ministre des Travaux publics et s'il ne fait pas droit à la prière des pétitionnaires, cette année, j'espère qu'il demandera un crédit pour ce quai l'année prochaine.

M. BLAIN: L'honorable député (M. Tobin) ne considère-t-il par le quai de Disraéli comme étant un pont municipal?

M. TOBIN: Non.

M. BLAIN: Disraéli est situé partie, d'un côté de ce cours d'eau et partie, de l'autre côté; or le le seul moyen d'effectuer le trajet est au moyen du pont du quai auquel le Gouvernement consacre $7,500.

M. TOBIN: L'honorable député le sait parfaitement, jamais le Gouvernement n'a inscrit au budget de crédit affecté à la construction d'un pont à Disraéli.

L'hon. M. FOSTER: Sans doute; mais on décore cet ouvrage du nom de quai.

M. AMES: A mon avis, il faut envisager la situation, au point de vue des affaires. Puisque cet ouvrage est tout à la fois d'intérêt fédéral et d'intérêt provincial, il conviendrait que les deux gouvernements prêtassent leur concours financier à cette entreprise. Quand je construis une maison d'habitation sur un lopin de terre inoccupé et qu'un voisin vienne plus tard construire une habitation au voisinage de la mienne, force lui est bien de m'indemniser pour l'usage de mon mur mitoyen, dès qu'il en bénéficie. Ces brise-glace étant d'urgence pour arrêter la marche des glaces flottantes et étant construits dans ce but, s'ils réussissent à résister à la pression des

glaces et pourvu, en outre, qu'ils soient convenablement placés, rien ne s'oppose, à mon avis, à ce qu'on les utilise comme pont ; mais du moment que les autorités provinciales réclament le droit de les utiliser comme pont, elles doivent participer, dans la mesure légitime, à ces frais. Nous tenons uniquement à ce que le ministre nous donne l'assurance qu'en pareille éventualité, on demandera une indemnité suffisante.

L'hon. M. PUGSLEY: Tout dernièrement, il a surgi une question semblable au sujet de quelques brise-glaces construits dans le but de protéger les berges d'une rivière, ainsi qu'au bénéfice de la navigation dans cette province. La municipalité où avaient été construits ces travaux proposa de s'en servir, de l'agrément du Gouvernement, en y plaçant une superstructure en acier, qu'on utiliserait en remplacement d'un pont qui avait été emporté par la crue des eaux ou était tombé dans un état absolu de dilapidation. Je déclarai alors qu'à mon avis, il convenait d'accorder aux autorités provinciales la faculté d'utiliser ces jetées dans ce but, à condition qu'elles consentissent à passer avec mon ministère un marché administratif par lequel elles s'engageraient, à perpétuité, à effectuer les réfections voulues, sans que le gouvernement fédéral fût grevé d'une partie quelconque des frais. A mon sens, au point de vue de l'intérêt public, rien ne s'oppose à la passation d'un marché administratif de ce genre. Quant au quai existant à Disraéli, je m'étonne que le député de Peel (M. Blain) se soit laissé induire en erreur, au sujet de la situation réelle. Quand il visita cette localité dans la circonstance à laquelle il a fait allusion, il s'est sans doute bien donné garde de se rendre du côté du quai qui est fréquenté par les bateaux naviguant sur le lac. A la dernière session de notre législature, on a formulé une déclaration similaire que rien ne saurait autoriser et qui est dénuée de tout fondement. L'ingénieur ordinaire déclare, dans son rapport, que les navires fréquentent ce quai, et que c'est une structure de la plus grande utilité pour les besoins de la navigation. Sans doute, ce pont étant construit, les autorités municipales en utilisent une extrémité comme appui pour un pont, et cette affectation n'a rien d'incompatible avec les usages auxquels on a destiné cette structure.

Avant de ramener la question devant cette Chambre, l'honorable député, j'espère, puisera ses renseignements à des sources plus autorisées. Quant à l'utilité de ces jetées, je ne saurais dire l'attitude que prendra le ministère à l'avenir ;mais si le gouvernement provincial demande l'autorisation d'utiliser ces jetées, pour y asseoir la superstructure d'un pont, voici l'avis que je tiens à exprimer, advenant que je dirige encore, à cette époque, le ministère des Travaux publics, avant d'accorder cette autorisation, j'exigerais qu'il intervînt une convention stipulant le paiement d'une indemnité suffisante, et cela, soit sous forme d'une indemnité, soit sous forme d'engagement pris par les autorités provinciales de se charger des réfections des jetées en question; puis, dans cette alternative, adopterait le système répondant le mieux à l'intérêt public. Il faudrait tenir compte des circonstances, en prenant une décision. Ce que je tiens à déclarer ici, c'est que dans la mesure de mes renseignements, ces jetées sont construites pour les besoins de la navigation. Ce sont là les seuls usages mentionnés par l'ingénieur ,dans son rapport. L'ingénieur affirme positivement que ces jetées rempliront un but utile, qu'elles formeront un pont de glace solide, à la tête du port d'Annapolis, ce qui aura pour conséquence d'empêcher, autant que faire se peut, l'accumulation des glaces flottantes dans le port et de lui donner toute la sécurité voulue, au cours de la saison d'hiver.

M. BLAIN: Puisque l'honorable ministre a abordé la question du quai de Disraéli, on nous permettra bien, j'espère, la réplique. Cette réponse absorbera bien quelques-uns des instants du comité.

M. l'ORATEUR SUPPLEANT: L'honorable député a bien droit à la réplique en pareille circonstance, mais il doit le faire brièvement.

L'hon. M. PUGSLEY: C'est l'honorable député qui a amené cette question sur le tapis.

M. BLAIN: Le ministre l'a ramenée devant la Chambre et il m'a même fait la leçon, au sujet de l'exactitude de mes affirmations; or, il importe d'apporter la réponse voulue, avant que le comité lève sa séance. Dans la ville de Disraéli il existait une superstructure en bois de 700 pieds de long, construite de vieille date, grâce à un crédit provincial et à une subvention municipale. C'était le seul moyen de communication qui permît aux populations habitant l'une et l'autre rive de traverser ce cours d'eau. L'honorable député représentant le comté, conçut l'idée de demander au Gouvernement un crédit destiné à la construction d'un quai et ce crédit fut inscrit au budget.

J'ai eu l'honneur, avec mon honorable ami de Simcoe-sud (M. Lennox) de visiter la ville et nous avons traversé sur cette construction en bois qui a été condamnée par l'inspecteur des ponts de la province de Québec. Le Gouvernement, quelques semaines avant les élections de 1900, a employé une armée de fermiers, plus de cinquante, à extraire de la pierre pour la construction de ce quai et a payé cette pierre, non à la corde ou à la toise, mais au poids et une bascule a été achetée aux

frais du Gouvernement et placée le long du quai pour peser la pierre. Le Gouvernement a construit une largeur de 310 pieds de pont sur la rivière pour le prix de $7,250. Quand la municipalité sut que la construction de bois sur laquelle on passait tous les jours était condamnée et devait être remplacée par une construction meilleure, elle eut l'idée de continuer les travaux, depuis l'extrémité du pont du Gouvernement jusqu'à la rive, sur ce qui restait d'eau, 400 pieds, et elle appliqua des méthodes pratiques pour construire sa section. La municipalité fit appel à des soumissions et sur les mêmes devis qui avaient été adoptés par le Gouvernement, la municipalité construisit les 400 pieds au prix de $3,000. Je déclare aujourd'hui et je n'ai pas peur d'être contredit que la municipalité savait et que mon honorable ami qui représente le comté, savait très bien, quand ils se sont adressés au Gouvernement pour avoir un quai, qu'on devait s'en servir comme d'un pont municipal. Quand cette construction de 710 pieds pieds de long fut terminée, le Gouvernement ayant dépensé $7,250 et la municipalité moins de la moitié de cette somme, la vieille construction de bois fut enlevée et aujourd'hui il n'y a plus qu'un passage pour traverser d'une partie de la ville à l'autre, et c'est par le moyen du soi-disant quai construit par le Gouvernement. Je n'hésite pas à dire que le ministre qui dirigeait alors les Travaux publics a trompé le comité quand il a dit que le crédit était destiné à un quai public, parce qu'il savait très bien que c'était pour une construction municipale plutôt que pour une amélioration publique.

M. JAMESON: Je voudrais appeler l'attention sur une question très importante relativement à la rivière Sissiboo ou Weymouth, dans le comté de Digby. Cette rivière est traversée par un pont du Dominion Atlantic Railway, à quelque distance en aval de la ville de Weymouth. La rivière Sissiboo est un des principaux cours d'eau de l'ouest de la Nouvelle-Ecosse et elle est assez importante. La compagnie du Dominion Atlantic, si je suis bien informé, comme je crois l'être, a décidé de reconstruire ce pont l'été prochain, et il aura une arche de 35 à 40 pieds de portée.

Je voudrais faire en quelques mots l'historique de ce pont. En 1877-78, le chemin de fer Western Counties devait traverser le comté de Digby et passer la rivière sur un pont à cet endroit. Les affaires de la ville de Weymouth se faisaient alors loin du centre actuel des affaires, à deux milles et demi en aval de la rivière. La population du voisinage était si désireuse de s'assurer d'un service de chemin de fer qu'elle acheta le droit de passage et construisit en réalité une nouvelle ville à deux milles et demi en amont de la rivière, là où la voie ferrée traverse la rivière. A cette époque, les plans approuvés par le département des Travaux publics exigeaient un pont avec une arche d'une portée de 40 pieds. Quand le pont fut construit, la compagnie avait réduit la portée à 35 pieds à la surface de l'eau. Depuis la construction de ce pont, le public a beaucoup à souffrir des ennuis apportés à la navigation par l'étroitesse de l'arche. La compagnie du Dominion Atlantic, se propose, comme je l'ai dit, de reconstruire ce pont et elle a déjà, à l'endroit même, une construction toute prête pour un pont qui n'aura pas plus de 35 pieds à la surface de l'eau. Quand les commerçants de Weymouth et les armateurs du dehors furent avisés de ces conditions, ils enregistrèrent un protêt et la construction du pont fut retardée jusqu'au règlement du portêt.

Je suis informé qu'une requête fut adressée en 1907 à la commission des chemins de fer pour la construction d'un pont d'une portée de 35 pieds et que la commission a accordé la permission. Mais dans la suite, on reconnut que la compagnie n'avait pas soumis ses plans au ministère des Travaux publics et les travaux du pont furent arrêtés complètement par suite de l'agitation des intérêts du commerce et de la navigation.

Le commerce de Weymouth est d'une importance considérable; il s'y traite de grosses affaires de bois et à mesure que le temps passe, le pays prendra encore plus d'importance. Le public et les armateurs de cette région désirent ardemment qu'un pont, avec une arche de 60 pieds, soit construit dans le voisinage, non seulement dans l'intérêt de la ville, mais pour le bénéfice de la navigation en général. La compagnie qui a été informée de cette demande considère que ce serait très dur de lui imposer le coût total de cette dépense.

Quand à la nécessité d'une arche plus large, je suis informé que le transport du bois se fait aujourd'hui sur des navires d'une plus grande largeur qu'il y a quinze ou vingt-cinq ans et qu'en conséquence un navire d'a peu près le même tonnage exige un passage plus large qu'il y a vingt-cinq ou trente ans.

Je tiens des amateurs qu'ils sont dans l'obligation maintenant de noliser d'anciens navires, simplement parce qu'ils ne sauraient faire passer un navire de construction récente dans l'ouverture actuelle, et c'est ce qui les engage à demander l'installation d'une travée mobile plus large. En outre, il leur faut descendre une grande quantité de bois en aval de ce pont, en barge ou chalands, ou en voiture, ce qui impose une dépense additionnelle de 50c par 1,000 pieds.

La compagnie de chemin de fer demande, je crois, au Gouvernement, de contribuer aux frais de construction de cette travée plus large. A ce sujet, je désire citer un

extrait du compte rendu des débats, session de 1906, vol. IV, colonne 7249. Sous ce titre général de " ports et rivières, C.-A., voici ce que je trouve:

Il y a ici un nouvel item:

Rivière Pitt.—Substitution d'une ferme solide de 230 pieds à l'ancienne ferme de 132 pieds de la travée mobile du pont de chemin de fer du Pacifique, y compris travaux accessoires, $55,085.

Il reprend en ces termes:

Le Pacifique-Canadien a construit un pont sur la rivière, il y a plusieurs années. Il avait été autorisé par le département des Travaux publics à construire ce pont; il s'agit maintenant pour cette compagnie de le reconstruire. La compagnie était à construire un nouveau pont, l'année dernière, lorsqu'il fut jugé nécessaire dans l'intérêt de la navigation d'élargir l'arche. Nous lui avons demandé d'agir en conséquence et la compagnie nous a répondu qu'ayant obtenu la permission de construire en conformité des plans primitifs, elle était en droit de demander au Gouvernement de solder les frais d'élargissement des arches. Le département de la Justice décida que dans les circonstances le Gouvernement était responsable. Nous nous sommes placés dans l'alternative d'accepter l'ancienne arche ou de payer notre quote-part de la nouvelle. La somme ci-dessus est celle dont, au dire des ingénieurs, le Gouvernement serait redevable envers le Pacifique-Canadien.

Je demande et j'insiste pour que le Gouvernement fasse aujourd'hui à l'égard du pont de Sissisbou ou Weymouth ce qu'il a fait, en 1906, à l'égard du pont sur la rivière Pitt, dans la Colombie-Anglaise, et je prétends qu'une travée de 60 pieds doit y être construite. Récemment, j'ai eu l'avantage de discuter cette question avec le ministre des Travaux public (l'hon. M. Pugsley), et il m'a dit qu'elle serait l'objet de son plus sérieux examen. Ce que j'en dis aujourd'hui est pour que les demandes de la population de l'endroit soient bien et dûment considérées, ne soient pas jetées au panier. J'espère que les efforts de la population de Weymouth en vue d'obtenir l'installation d'une travée mobile de 60 pieds seront l'objet d'un examen favorable de la part du département des Travaux publics et du Gouvernement, et que si celui-ci consent à contribuer une partie des frais, au lieu de laisser tout le fardeau de la dépense à la compagnie de chemin de fer, il sera inscrit un crédit au budget dès la présente session.

L'hon. M. PUGSLEY: La question soulevée par l'honorable député (M. Jameson), n'est pas nouvelle, ni en ce qui regarde le pont de Weymouth, ni en ce qui regarde la décision prise par le Parlement en 1906. Si, l'honorable membre a lu les documents que j'ai mis à sa disposition—et je ne doute pas qu'il l'ait fait—il y a vu l'affaire traitée. La situation est celle-ci: il y a à peu près un an, au moment où la compagnie du chemin de fer Dominion Atlantic se préparait à bâtir son pont à cet endroit, cette circonstance me fut signalée par l'ancien représentant de Digby (M. Copp). A sa pressante prière, j'avertis la compagnie de ne pas poursuivre les travaux de construction du pont d'après le plan projeté, étant donné qu'on ne s'était pas conformé à l'ancien décret en conseil, émis il y a quelque trente ans, et prescrivant une travée d'au moins 40 pieds de largeur, tandis que la travée construite n'avait que 34 pieds et 8 pouces. La prétention de la compagnie est maintenant qu'elle aurait le droit de reconstruire le pont d'après le plan approuvé en 1878; et que si le Gouvernement, dans l'intérêt de la navigation, ou de la population de Weymouth, les oblige à installer une travée de 55 ou 60 pieds, il lui faudrait contribuer une partie des frais comme dans le cas du pont sur la rivière Pitt. La question est à l'étude, mais je ne suis pas en mesure de dire quelle décision sera prise.

Quelques DEPUTES: Adopté.

M. McKENZIE: Je n'entends pas que la trop grande précipitation de certains membres à crier "adopté", me prive du droit de dire un mot sur le sujet. Il m'est déjà arrivé d'avoir été empêché de dire ce que je voulais par suite d'une application trop rigoureuse du règlement; mais je ne veux pas, à l'âge que j'ai, me laisser imposer silence trop facilement. Je ne m'oppose pas à l'adoption du présent crédit; je désire seulement dire un mot de la crainte puérile manifestée par certains honorables membres de l'opposition relativement à l'usage qu'on pourra faire de ces piliers. Si ces honorables membres comprenaient la loi des ponts de la Nouvelle-Ecosse, ils n'auraient pas à l'égard de ces piliers les idées qu'ils semblent avoir. On se figure, j'imagine, qu'un député se rendrait populaire dans le comté d'Annapolis en obtenant la construction de ce pont par l'entremise du gouvernement fédéral. Qu'on me permette de leur dire que là-bas on ne pense pas à pareille chose. Un député, par ce moyen ne s'assurerait pas un vote de plus; aucun électeur ne prendrait la peine de lui prêter l'oreille cinq minutes pour lui entendre dire qu'il va obtenir la construction de ce pont. L'erreur vient de ce que nos amis de l'Ontario raisonnent dans le cas de la Nouvelle-Ecosse comme si cette province était régie par la loi de l'Ontario concernant les ponts et chemins.

J'admire l'initiative des habitants de l'Ontario, et la manière dont ils ont maintenu leurs chemins et ponts par leurs seules contributions. Telle n'est pas la coutume, ni la loi dans la Nouvelle-Ecosse, et il n'en a jamais été ainsi. Depuis les premiers jours de l'existense de cette province, la construction et l'entretien de ses chemins et ponts ont été effectués par l'entremise du pouvoir public.

Il n'existe pas d'impôt pour la construction des ponts et l'entretien des chemins. Jusqu'à l'année 1883, les contribuables ne donnaient pas un sou, directement ou indirectement, pour les ponts ou les chemins.

Cette année-là fut votée la loi sur les ponts et aux termes de laquelle le gouvernement de la province était autorisé à contracter un emprunt pour construire de grands ponts en acier là où le besoin s'en faisait sentir; l'intérêt sur cet argent devait être payé, non pas directement par ceux qui utilisaient le pont, mais sur le crédit affecté aux chemins. C'est-à-dire que le Gouvernement accorde à chaque comté, à même le revenu de la province, et non au moyen d'une taxe spéciale, une allocation pour l'entretien des chemins, et de cette allocation il déduit une somme suffisante pour payer l'intérêt sur les sommes dépensées pour construire des ponts dans ce comté.

Le seul effet que peut avoir la construction d'un pont sur les habitants d'un comté, c'est qu'ils n'auront pas, cette année-là, pour l'entretien des chemins une allocation aussi élevée que si on en avait pas déduit l'intérêt à payer sur l'argent consacré à la construction du pont.

Mais depuis deux ans on a cessé de faire même cette déduction; les comtés ne paient plus l'intérêt sur les ponts—c'est le gouvernement qui paie l'intérêt et le capital. Par conséquent, les habitants d'Annapolis n'ont rien à faire dans la construction de ces piliers ou de ce pont. S'il faut un pont à Annapolis, il sera construit par le gouvernement provincial. Je déclare à mes honorables amis qu'ils ne peuvent pas me citer un seul cas, dans toute la province de la Nouvelle-Ecosse ou le gouvernement provincial se soit adressé au gouvernement fédéral pour lui demander de contribuer quoi que ce soit à la construction ou à l'entretien d'une entreprise relevant légitimement de la province. Le gouvernement provincial n'a jamais cherché, par subterfuge ou autrement, d'amener le gouvernement fédéral à se charger d'un service ou faire une dépense qui regardait les autorités provinciales. Ces dernières sont en état d'administrer leurs propres affaires et on peut être certain qu'elles ne demandent aucune faveur.

Plusieurs membres de cette Chambre ne se rendent probablement pas compte de quelle manière ces dépenses locales affectent le contribuable. La construction de ces travaux par le gouvernement fédéral n'allégerait pas d'un sou les charges des cultivateurs ou des commerçants de la région, puisque les travaux seront exécutés par le gouvernement provincial et non par la municipalité. Le simple contribuable ne s'en ressentirait en aucune manière. Je ne comprends donc pas lei cri d'alarme poussé par l'opposition, même si cette dépense devait être faite dans la Nouvelle-Ecosse. Hier soir encore, on a demandé au Gouvernement de construire un bout de chemin et un pont à Kingston. La proposition a été accueillie comme une excellente idée. Personne n'a soulevé la moindre objection.

M. BLAIN: Il s'agissait de l'entretien d'un chemin traversant un terrain acheté par le ministre de la Milice et de la Défense.

M. MACKENZIE: Cela ne fait pas la moindre différence. Nous avons à Halifax plus de terrains et d'immeubles appartenant aux autorités impériales et fédérales, qu'il n'y en a à Kingston et nous n'avons jamais vu le gouvernement anglais ni le gouvernement fédéral contribuer quoi que ce soit à l'entretien d'un service municipal, uniquement parce que ces propriétés sont là. La même règle devrait s'appliquer à Kingston.

Un député du Manitoba a fait construire un pont dans sa circonscription et l'opposition n'a pas fait la moindre objection; on a même conseillé au Gouvernement de peinturer ce pont et d'en entretenir les abords. L'opposition approuve tout cela, parce que la proposition vient de l'un des leurs. Mais je ne suis pas de cet avis. Je considère que chaque Gouvernement doit limiter son action à la sphère qui lui est assignée par la Constitution.

Je n'ai pris la parole que pour expliquer à la Chambre qu'aucun député de la Nouvelle-Ecosse n'avait intérêt à demander au gouvernement de se charger de travaux de cette nature, pour des fins municipales, vu que les contribuables de la localité n'en seraient pas dégrevés. Peu importe aux cultivateurs et autres citoyens de la Nouvelle-Ecosse d'où vient l'argent.

M. AMES: Il est très intéressant d'entendre l'honorable député de Victoria, (C.-B.) (Mackenzie) nous dire que la population de la Nouvelle-Ecosse ne veut pas que la moindre dépense soit faite pour des fins provinciales et nous expliquer que cela se fait dans les autres provinces, mais jamais dans la seinne. Son prédécesseur avait réussi à persuader au ministre de dépenser une somme considérable à 11 milles en aval de la rivière du Milieu pour construire des barrages de dérivation destinés à protéger les terres des cultivateurs situées sur son parcours, et une autre somme assez considérable sur la rivière Baddeck, à des travaux également destinés à protéger les cultivateurs.

Ce sont de simples cours d'eau, aucunement navigables qu'il est impossible de comprendre dans la catégorie des "ponts et rivières". L'honorable député de Victoria a mauvaise grâce à venir nous dire qu'on n'a jamais demandé au gouvernement fédéral de dépenser de l'argent pour des fins provinciales, qu'on ne s'attend pas à ce que le gouernement fédéral fasse de semblables dépenses, quand dans son pro-

pre comté, on trouve les exemples les plus frappants de ce genre d'abus.

M. MADDIN: Bien que l'honorable député de Cap-Breton-nord et de Victoria se charge de nous apprendre que c'est en 1883 que fut établie dans la Nouvelle-Ecosse la loi dite des " Greater Bridges ", et qu'il est entendu que tous les ponts de cette province sont censés devoir être construits par les soins du gouvernement provincial, ce n'est pas la première fois qu'on s'aperçoit là-bas que c'est une excellente chose, à l'époque des élections, d'être bien en cour. Lors de l'élection provinciale de la Nouvelle-Ecosse, en 1901, on nous disait qu'en appuyant le Gouvernement dans certains comtés nous aurions de plus grandes chances d'obtenir quelque compensation pour le prolongement de l'Intercolonial vers l'est; et bien qu'il soit vrai que c'est le gouvernement provincial qui se charge de la construction des ponts, il ne faut pas oublier que le revenu de la province est très restreint et excède à peine $1,000,000. On voit par là que le gouvernement provincial ne pourrait pas se charger de construire beaucoup de ponts de $200,000 dans la Nouvelle-Ecosse.

Je suis persuadé que si les électeurs d'Annapolis s'adressaient au gouvernement d'Halifax et lui demandaient de construire sur ce petit cours d'eau un pont de $200,000 à $250,000, il prendrait en considération la somme du trafic local et hésiterait avant de s'engager das une telle entreprise. Mais je suis également convaincu que si un candidat libéral s'adressait au gouvernement d'Halifax et lui disait: "Le coût estimatif d'un pont sur cette rivière est de $200,000, celui des piles, de $160,000 ou de $170,000; la superstructure ne coûtera que $60,000 ou $70,000, et le gouvernement d'Ottawa ayant eu la bonté de se charger des fondations et des piles, nous n'aurons qu'à fournir la superstructure. Je suis convaincu, dis-je, que ce candidat aurait un puissant argument à faire valoir auprès du gouvernement d'Halifax et qu'il serait vraisemblablement fait droit à sa demande.

L'honorable député de Saint-Antoine (M. Ames) a cité, dans le comté de Victoria, un des cas où le Gouvernement a fait des dépenses de deniers, à douze milles en aval de la rivière Middle et sur la rivière Baddeck, pour protéger les terres des cultivateurs Dans le comté de Colchester, lors de l'élection partielle de 1907, on a dépensé une certaine somme à Tatamagouche pour la cons truction d'un pont, et quand le représentant de ce comté a interpellé le Gouvernement pour savoir quelle est la profondeur de l'eau à ce quai, on lui a répondu qu'il n'y avait pas d'eau à marée basse et qu'il y en avait quatre pieds à marée haute. J'ignore si l'honorable député de Colchester se trouve ici en ce moment, mas je sais qu'il a fait voir à plusieurs collègues une photographie de ce quai, et cette photographie

démontre clairement que ce prétendu quai n'est ni plus ni moins qu'un pont. On y voit un cheval, une voiture et quelques piétons franchissant le pont, et il suffit de voir sur la grève l'endroit où s'arrête l'eau aux grandes crues du printemps et de l'automne pour constater qu'à ces époques il faudra une crue considérable pour produire 4 pieds d'eau à cet endroit.

C'est un précédent dangereux à établir que de laisser entendre aux municipalités ou aux provinces qu'elles peuvent s'adresser au Gouvernement fédéral pour obtenir des ponts. Ce ne serait que le commencement; s'ils devient connu que si, sous prétexte d'ériger des brise-glace, ceux-ci peuvent ensuite être utilisés pour un pont, il est certain que le Gouvernement sera accablé de pétitions et de demandes venant de tous côtés, bien que ce soit un pont que l'on désire avoir et non des brise-glace. Dans les requêtes ou pétitions, on pourra parler d'un quai ou de brise-glace, dans le budget, le crédit pourra sembler destiné à un quai ou à des brise-glace, mais si c'est réellement un pont que l'on veut avoir, je dis que cela fait toute la différence du monde. La rose, sous tout autre nom, garde toujours son parfum.

Le ministre des Travaux publics nous a donné certaines explications sur le trafic de cet endroit-là. Je suppose qu'il est vrai, comme vient de le dire l'honorable député de Lunenburg (M. A. K. Maclean), que la marée atteint jusqu'à 28 pieds en cet endroit; comme la marée s'y produit, ainsi qu'ailleurs, deux fois par jour et que la température y est assez douce pour prévenir la formation de bancs de glace considérables, je suppose que ces conditions ne constituent pas de graves obstacles au commerce maritime. Or, les rapports officiels font voir que les navires qui fréquentent ce port sont très peu nombreux. Pour ce qui est de l'expédition du minerai de fer, je ferai observer au ministre des Travaux publics que le rapport du département des Mines, déposé depuis le début de la session, indique que les mines de fer de Thorbrooke, dans le comté d'Annapolis, emploient 104 ouvriers. Leur rendement total est d'environ 300 tonnes de minerai par jour, et ce minerai s'expédie actuellement à Londonderry. Voici ce qu'il est dit dans le rapport:

Le minerai qui s'expédie actuellement à Londonderry est transporté par la cie du chemin de fer Dominion-Atlantic, qui possède un embranchement de 6 milles reliant sa ligne aux mines et à l'Intercolonial.

	Milles.
Longueur du parcours par le Dominion-Atlantic..	80
Longueur du parcours par l'Intercolonial.	64
Parcours total sur rail..	144

Voilà où s'expédie le minerai des mines de King. Pour que ce minerai soit traité,

il faut nécessairement l'expédier à l'un des quatre endroits suivants: Londonderry, Trenton, Sydney-Mines ou Sydney.

C'est l'intention de cette compagnie, telle qu'il est dit dans le rapport concernant les mines, de porter le rendement à 3,000 tonnes par jour, et le rapport ajoute que des mesures sont prises pour expédier les produits et qu'une grande jetée, d'où les expéditions pourront se faire, sera construite à Annapolis-Royal. A cette fin, la compagnie emploiera sans doute des bâtiments servant au transport des minerais, bâtiments dont le port est ordinairement de 3,000 à 7,000 tonneaux. Je prétends que de tels bâtiments ne seront pas entravés par la glace dans un endroit où la différence du niveau des marées est de 28 pieds, comme elle l'est dans ce port.

Si le ministère doit prendre pour règle de venir en aide aux municipalités et aux gouvernements provinciaux dans l'exécution de leurs projets de construction de chemin, nous devrions le savoir. Je me demande si cette politique ne serait pas louable. Je ne me suis prononcé ni dans un sens ni dans l'autre, mais je soutiens qu'il serait plus avantageux de consacrer nos deniers à des entreprises louables plutôt que de les gaspiller comme nous l'avons fait dans le passé. Mais si la politique ministérielle est de venir en aide aux gouvernements provinciaux pour leur permettre de construire des ponts dans les municipalités ou les provinces, il faudrait l'exposer convenablement à la Chambre et la montrer sous ses véritables couleurs. Lorsqu'on se propose de jeter un pont sur une rivière de la Nouvelle-Ecosse ou de toute autre province, on doit s'adresser au gouvernement au moyen d'une pétition demandant un pont sur telle rivière, et non un brise-lames ou un quai.

Ce sont là les seules observations que j'ai à faire relativement à ce crédit. Je prétends qu'il n'est pas sage d'aider le gouvernement d'une province à construire des ponts, sous mine de construire des brise-lames et des quais; si c'est là le dessein des politiciens de la Nouvelle-Ecosse.

M. SPROULE: Quelles sont la hauteur et la largeur de ces piles, et avec quels matériaux les construira-t-on?

L'hon. M. PUGSLEY: La hauteur moyenne sera de 75 pieds environ. On construira des coffrages remplis de pierres et une superstructure en béton. On emploiera aussi de grandes quantités de poutres créosotées.

M. SPROULE: Quelle est la largeur et quelle est la longueur?

L'hon. M. PUGSLEY: Je ne connais pas la largeur. La pile la plus rapprochée de la rive aura 35 pieds de hauteur au-dessus du niveau de l'eau basse.

L'hon. M. PATERSON: Le représentant de Grey-est (M. Sproule) a donné un état du nombre des bâtiments qui fréquentent ce port. Je ne crois pas qu'il les ait tous comptés car le nombre est plus qu'il l'a dit. Il n'a trouvé qu'un tableau. Il trouvera l'autre à la page 550.

M. SPROULE: Quelles sont les dimensions de ces brise-glace?

L'hon. M. PUGSLEY: Je ne connais pas la longueur, car le crédit a été ouvert il y a deux ans et les renseignements ont alors été fournis. Nous construisons trois brise glace à présent.

M. SPROULE: Je voudrais en connaître la hauteur, la longueur et la largeur. Combien de temps ce bois créosoté est-il censé durer?

L'hon. M. PUGSLEY: Jusqu'à ce jour nous en avons été satisfaits et son emploi se généralise depuis quelques années. Je ne crois pas que nous nous en soyons servi assez longtemps pour dire combien de temps dure le bois créosoté.

M. SPROULE: Il me semble qu'il vaudrait la peine de s'assurer s'il ne serait pas sage, en tenant compte, bien entendu, du coût comparatif et de la durée relative des autres matériaux de se servir du ciment et de la pierre là où il faut se prémunir contre les tarets.

L'hon. M. PUGSLEY: Parfois nous n'employons que du béton; mais, dans ce cas-ci, la superstructure seule sera construite en béton. Le béton coûte beaucoup plus cher.

M. SPROULE: Je voudrais que le ministre me procurât les dimensions de ces brise-glace et m'apprît quelle partie sera construite en béton et quelle partie, en pierre, quelle espèce de bois on emploiera et quelle en sera la quantité pour chaque brise-glace. Connaissant ces détails, nous pourrons calculer le coût de l'entreprise.

L'hon. M. PUGSLEY: J'obtiendrai ces renseignements.

M. SPROULE: Autrefois, on a tenté de couvrir les brise-glace en cuivre et je crois qu'on considérait que le cuivre offrait plus de protection que le bois créosoté contre les ravages des tarets. Lorsque nous dépensons d'aussi fortes sommes d'argent, le ministre devrait étudier avec soin toutes ces questions.

L'hon. M. PUGSLEY: Nous y réfléchirons.

M. BLAIN: L'an dernier, le ministre a déclaré que l'Etat avait acheté $12,000 de bois. Cet achat a-t-il eu lieu au moyen de soumissions publiques?

L'hon. M. PUGSLEY: Non. Il y a très peu de marchands de bois créosoté au Canada. Nous avons payé le prix courant.

M. BLAIN: Le bois a-t-il été livré l'an dernier?

L'hon. M. PUGSLEY: Oui.

M. BLAIN: Le ministre croit-il qu'il est de l'intérêt public d'acheter $12,000 de bois, de gré à gré?

M. PUGSLEY: Ordinairement, non; mais il s'agit de bois créosoté.

M. TAYLOR: N'importe qui peut fabriquer le créosote.

L'hon. M. PUGLEY: Celle-ci est manufacturée dans les états du Sud et il n'existe que deux compagnies qui fabriquent cet article.

M. BLAIN: Quelle est la compagnie qui fournit le bois?

L'hon. M. PUGSLEY: La compagnie à laquelle appartiennent les usines "Norfolk Creosoting".

M. BLAIN: Existe-t-il au ministère des Travaux publics une correspondance entre le département et les municipalités de Granville et d'Annapolis et le gouvernement provincial au sujet de ces ouvrages?

L'hon. M. PUGSLEY: Non, pas que je sache, depuis que je suis ministre.

M. BLAIN: Mais auparavant?

L'hon. M. PUGSLEY: Je l'ignore.

M. BLAIN: S'il en existe une, le ministre voudra-t-il la déposer sur le bureau de la Chambre?

L'hon. M. PUGSLEY: Avec plaisir.

M. SPROULE: D'après les rapports du commerce et de la navigation, on n'a compté, dans le port d'Annapolis. que dix-huit navires des Etats-Unis, un des Indes-Orientales-Anglaises, et un de la Norvège représentant une capacité moyenne de 1,679 tonnes.

L'hon. M. PATERSON: Il y a en outre le cabotage.

M. A. K. MACLEAN: Je regrette d'avoir à constater que les crédits relatifs aux havres et aux rivières de la Nouvelle-Ecosse ne mentionnent aucun item pour des entreprises de dragage. L'an dernier on a adjugé des entreprises pour dragage dans quelques-uns des ports et des rivières de la Nouvelle-Ecosse, et j'ai confiance que mon honorable ami le ministre des Travaux publics trouvera le moyen de trouver l'argent nécessaire à l'exécution de ces ouvrages. Dans mon propre comté, des travaux de dragage sont urgents dans un ou deux cas, et j'espère que le ministre pourra insérer au budget supplémentaire un crédit additionnel de $200,000 ou de $300,000, pour faire face à la situation dans ces cas-là. Je consens volontiers à ce qu'on raye pour cette année de la liste des item ordinaires portés sous l'en-tête "Ports et rivières" un grand nombre de crédits, mais la question de dragage est des plus importantes. Je crois que le Gouvernement et que la Chambre en général voteront un crédit pour dragage dans plusieurs provinces si le budget supplémentaire en fait mention.

M. BLAIN: On a abandonné ce genre de travaux dans une grande partie de l'ouest du Canada.

M. A. K. MACLEAN: La nécessité du dragage peut ne pas se faire sentir aussi vivement pour les Grands lacs que pour les Provinces maritimes. Je veux faire observer encore qu'à la Nouvelle-Ecosse au moins, les dragueurs de l'Etat n'ont pas fourni annuellement la somme de travail que nous pouvions à bon droit en attendre. Je crois qu'il en a toujours été ainsi depuis 1867. Les dragueurs commençaient trop tard leur travail, au printemps, et le terminaient trop tôt à l'automne ; l'ouvrage de chaque jour, aux heures indiquées, n'était certes pas suffisant. Il y a, à la Nouvelle-Ecosse, un grand nombre d'endroits où un dragueur pourrait travailler facilement tout l'hiver. Le bureau de Saint-Jean semble trop inactif et trop lent quand il s'agit de surveiller cet ouvrage. A la Nouvelle-Ecosse, nous n'avons jamais obtenu le dragage que nécessitent nos ports et nos havres. Je demande donc: premièrement, que les dragueurs du Gouvernement exécutent dans notre province plus d'ouvrage qu'ils n'en ont fait depuis la confédération, et qu'on inscrive dans le budget supplémentaire un crédit de $200,000 ou de $300,000 pour les fins de dragage dans cette province, qui ont fait l'objet de conventions en 1908.

M. SPROULE: Vaudrait-il mieux que le Gouvernement exécutât lui-même ces travaux, au lieu de les adjuger à l'entreprise?

M. A. K. MACLEAN: Je préférerais cette dernière alternative.

L'hon. M. EMMERSON: Je voudrais ajouter aux observations de mon honorable ami de Lunenburg. Je comprends la nécessité où nous nous trouvons de suspendre, pour un temps au moins, tous les travaux dont l'exécution n'est pas absolument essentielle. Cependant, quant aux travaux de dragage adjugés à l'entreprise et déjà commencés, je ne trouve aucun crédit pour leur continuation dans le budget de cette année. Cela peut être raisonnable dans certains cas, mais dans un cas particulier dont j'ai connaissance, le résultat sera que si les travaux ne sont pas continués durant cette saison, le travail exécuté l'an dernier se trouvera perdu en réalité pour le département. On avait besoin de dragage à la baie Verte qui se trouve dans la ligne de séparation de Westmoreland et de Cumberland. Depuis plusieurs années, les municipalités réclamaient ce dragage; à la dernière session le Parlement vota un crédit pour l'exécution de ces travaux; l'entreprise fut adjugée et l'ouvrage commencé. Il s'agissait de draguer un banc de sable qui

bloquait l'entrée de la rivière et celle du port. Pour une raison ou pour une autre ces travaux furent suspendus au commencement de l'automne, lorsqu'on n'avait enlevé que la moitié de ce banc.

Si l'on continue ces travaux cette année et si l'on creuse le chenal, le travail de l'automne dernier vaudra quelque chose. D'autre part, si l'on arrête l'ouvrage et si l'on ne vote pas le crédit requis pour la continuation de cette entreprise, l'ouvrage exécuté déjà sera perdu. Il me semble que le ministre, afin de tirer profit de l'argent déjà dépensé, devrait demander un crédit qui lui permettrait de continuer les travaux. Je fais particulièrement allusion au dragage à Port-Elgin, dans la rivière Gaspéreau dans la baie Verte. Je demanderais au ministre de tenir compte de mes observations ainsi que de celles de l'honorable représentant de Lunenburg (M. Maclean) dans le même sens. L'état de choses qui existe à Port-Elgin est certainement plus sérieux; je tenais à ajouter les miennes aux observations déjà faites sous ce rapport.

M. GAUVREAU: Je veux joindre ma voix à celles de mes honorables amis de Westmoreland (M. Emmerson) et de (Lunenburg (M. Maclean), mais j'appliquerai les observations que je vais faire à la province de Québec et spécialement à la division que j'ai l'honneur de représenter. L'an dernier, on a accordé l'entreprise de dragage au quai de Fraserville, mais pour une raison ou pour une autre, ces travaux n'ont pas été exécutés. Rivière-du-Loup est une ville commerciale dont la population dépasse 7,000 âmes; depuis plusieurs années, les steamers ont cessé d'y faire escale à cause du peu de profondeur de l'eau. Nous voulons étendre notre commerce sur la côte nord jusqu'au bassin de Gaspé, et j'espère que le ministre, dans son budget supplémentaire, trouvera le moyen d'inscrire un crédit pour faire terminer ce dragage commencé l'année dernière. Il est très important pour la Rivière-du-Loup que ces travaux soient exécutés.

(Il est fait rapport des résolutions adoptées).

La séance est levée à six heures.

CHAMBRE DES COMMUNES.

Jeudi, 11 mars 1909.

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

QUESTIONS.

PORT DE WHITBY.

M. HUGHES (par M. Taylor) demande:

1. Le Gouvernement a-t-il l'intention d'acquérir des propriétaires actuels le havre de Whitby?
2. Quelles raisons sont-elles données au Gouvernement en faveur d'un tel changement?
3. Qui sont les propritéaires actuels du havre de Whitby?
4. Quel a été le revenu du havre de Whitby durant le cours des cinq dernières années?
5. Le député actuel du comté d'Ontario-sud a-t-il été autorisé par le Gouvernement de promettre, avant les dernières élections, que le Gouvernement acquerrait le havre?
6. Le Gouvernement a-t-il autorisé ce député d'entrer en négociations avec les propriétaires du havre, ou d'autres personnes, relativement à l'acquisition dudit havre?

L'hon. WM PUGSLEY (ministre des Travaux publics):

1. L'affaire est à l'étude.
2. Le conseil minucipal de Whitby et le conseil municipal du comté d'Ontario, ainsi que les propriétaires et capitaines de vaisseaux naviguant sur le lac Ontario, ont envoyé les pétitions qui suivent, et des citoyens importants ont aussi fait parvenir leurs observations au Gouvernement, le tout à l'effet suivant : que la ville de Whitby étant sur le parcours le plus direct entre les lacs Huron et Ontario, est un facteur important dans le mouvement de grandes quantités de grains du Manitoba et des Territoires jusqu'à la mer, par une route entièrement canadienne; que la situation comparativement centrale de ce port, comme sa position à la sortie du canal Welland, en font un port de refuge désirable sur la rive nord du lac Ontario, et de plus, par ses raccordements avec les chemins de fer avec Midland, Ontario et Temiskaming, le tout de cette ville, si on l'améliorait, serait la voie naturelle du commerce du centre de la province et du nouvel Ontario.
3. La compagnie du port de Whitby.
4. Il n'y a rien dans les archives du département.
5 et 6. Non.

PORT D'OSHAWA.

M. HUGHES (par M. Geo. Taylor) demande:

1. Quel a été le montant des recettes perçues au port d'Oshawa chaque année depuis que le Gouvernement en a pris la direction, et de quelles sources proviennent-elles?
2. Outre le salaire du percepteur, quelles autres dépenses ont été faites par le Gouvernement, chaque année, en rapport avec le dit port depuis que le Gouvernement en a pris la direction?
3. Quelles représentations ont été faites au Gouvernement pour l'induire à prendre possession de ce port?

L'hon. WILLIAM PATERSON (ministre des Douanes):

1. Geo. F. Blamey, est percepteur des douanes à Oshawa; son traitement est de $1,200 par an.
2. Les droits de douane perçus au port d'Oshawa, donnent les chiffres suivants:

Durant l'exercice 1904-1905.. ..	$ 40,684 66
Durant l'exercice 1905-1906.. ..	50,325 69
9 mois de l'exercice 1906-1907....	50,042 61
Durant l'exercice 1907-1908.. ..	73,729 69
11 mois de l'exercice 1908-1909..	71,691 07
	$286,473 72

3. On a dépensé en sus du traitement du percepteur, en rapport avec le service des douanes à Oshawa, depuis le premier juillet 1904, jusqu'au premier mars 1909, la somme de $556.65.

L'hon. WM PUGSLEY (ministre des Travaux pubics): Réponse à la question n° 4:

La pétition du conseil municipal d'Oshawa dit: "La diminution dans les recettes de ce port est due en grande partie aux besoins pressants d'améliorations, tel qu'un nouveau quai, un brise-lames, et des travaux de dragage que la compagnie du port est dans l'impossibilité de donner; qu'à moins que l'on ne prenne des mesures pour faire ces améliorations nécessaires, le port deviendra dangereux, et ne pourront en approcher les vaisseaux de tonnage ordinaire, tels que ceux qui servent au transport de marchandises pesantes savoir: le fer et autres matières premières utilisées par les nombreuses fabriques locales, et le charbon dont, non seulement ces fabriques, mais tous les habitants de la ville et la plus grande partie des cultivateurs des alentours ont besoin. Cet état de chose a eu déjà un effet sérieux sur le commerce de grain; le mal continuera tant que l'on n'y aura pas apporté remède, et, si on le néglige plus longtemps, ce port perdra bien vite le transport considérable de voyageurs qui s'y fait, et, ce qui est de plus grande importance encore, la ville perdra le contrôle qu'elle a aujourd'hui sur les tarifs de transport des marchandises et des voyageurs accordés par les compagnies de chemins de fer, vu la concurrence que fournit la voie de navigation; cette éventualité nuirait tellement aux intérêts manufacturiers et commerciaux de la ville, que sa seule possibilité doit être regardée comme une menace sérieuse pour la prospérité de la ville et de la campagne environnante dont elle est le centre commercial.

"Résolu en conséquence que le conseil est d'avis qu'une prompte intervention de la part du parlement fédéral est de nécessité urgent, et qu'il doit accorder à sa présente session (1898) l'aide immédiate pour éloigner de cette ville un danger contre lequel l'entreprise individuelle est impuissante: et le conseil demande au Gouvernement de prendre telle action qu'il jugera nécessaire pour l'exécution des améliorations proposées dans le rapport de l'ingénieur du Gouvernement, afin de faire d'Oshawa un port de refuge."

Le Gouvernement a reçu d'autres pétitions disant que: "La ville a besoin d'un port de refuge pour le transport de marchandises et des voyageurs, pour l'exportation des fruits et l'importation du charbon", et que si ces améliorations étaient faites les manufacturiers locaux seraient placés sur un pied d'égalité avec les autres du Canada.

M. PUGSLEY.

TERRES NON VENDUES DANS LES PROVINCES DU NORD-OUEST.

M. THOMAS CHISHOLM demande:

Quel est le nombre d'acres de terre dont le gouvernement n'a pas encore disposé dans chacune des provinces du Manitoba, de la Saskatchewan et de l'Alberta?

L'hon. FRANK OLIVER (ministre de l'Intérieur):

Terres non vendues dans le Manitoba le 1er janvier 1909: 17,862,240 acres.

Terres non vendues dans la Saskatchewan le 1er janvier 1909: 104,878,159 acres.

Terres non vendues dans l'Alberta le 1er janvier 1909: 117,369,630 acres.

Ces chiffres sont approximatifs.

INTERCOLONIAL.—PAPETERIE ET IMPRESSIONS.

M. STANFIELD demande:

Quelles sommes ont été payées par le chemin de fer intercolonial pour papeterie et impressions, durant les exercices financiers du 1er juillet 1905 au 30 juin 1906; du 1er juillet 1906 au 31 mars 1907, et du 1er avril 1907 au 31 mars 1908?

L'hon. GEO. P. GRAHAM (ministre des Chemins de fer et des Canaux):

1. Exercice terminé le 30 juin 1906—

Impressions	$ 88,509 70
Papeterie	18,428 43

Neuf mois terminés le 31 mars 1907—

Impressions	$ 86,921 67
Papeterie	13,325 16

Exercice terminé le 31 mars 1908—

Impressions	$104,188 76
Papeterie	34,30 46

QUAIS DANS QUEEN-ET-SUNBURY.

M. CROCKET demande:

1. Pour quels quais dans le comté de Queen-et-Sunbury le département des Travaux publics a-t-il demandé des soumissions dans le cours du mois d'octobre dernier?

2. Quelle était la date de l'annonce de la demande des soumissions, et à quelle date les soumissions devaient-elles être reçues?

3. Le département avait-il préparé un état estimatif du coût de ces quais? Dans l'affirmative, quel était le coût estimatif en chaque cas?

4. Des soumissions ont-elles été reçues pour tous les quais annoncés, et quelle a été la plus basse soumission en chaque cas?

5. Pour quelle raison, aucune des soumissions n'a été acceptée?

6. Se propose-t-on de demander des soumissions pour tous ces quais dans le cours de la présente année, ou de les construire sans demander de soumissions, ni à l'entreprise?

L'hon. WM PUGSLEY (ministre des Travaux publics):
1 2 et 3.

Noms des lieux.	Date de la demande.	Date de la réception des soumissions.	Coût estimatif.
			$ c.
Burton	9 octobre..	12 nov....	19,561 00
Lower-Jemseg	9 "	12 "	10,954 00
Newcastle	9 "	12 "	8,257 00
Scotchtown	9 "	12 "	18,733 00
Young's-Cove	9 "	22 "	11,381 00
Barker's	9 "	12 "	8,067 00
Trowbound-Cove	9 "	12 "	6,701 00
McAllister's	9 "	12 " ...	9,072 00
The Range	9 "	12 "	4,861 00

4. (a) Non.
(b) Burton: D. C. Burpee, Gibson, (N.-B.).. .. ..$16,580
Lower Jemseg: C. B. & G. W. Colwell, Jemseg, (N.-B.).. 1,600
Newcastle: B. L. Simmons, Fredericton, (N.-B.).. 6,950
Scotchtown: C. J. B. Simmons, Fredericton, (N.-B.) 13,658
Young's Cove: R. J. Kelly, White's Cove, (N.-B.) .. 4,000

5 et 6. Il a été décidé de modifier le genre de construction et de demander de nouvelles soumissions.

SERVICE POSTAL QUOTIDIEN A QUEEN-ET-SUNBURY.

M. CROCKET demande:

1. Combien de nouveaux services postaux quotidiens ont été établis dans les comtés de Queen et de Sunbury (N.-B.), au cours des mois de septembre et d'octobre 1908? Et combien de nouveaux bureaux de poste?

2. Avant d'établir ces services et bureaux, le département des Postes a-t-il fait dresser un rapport par l'inspecteur des postes sur le coût d'entretien et le revenu probable? Dans l'affirmative, quels en sont les chiffres respectifs pour chaque bureau?

3. Le ministère avait-il, antérieurement, reçu et rejeté des demandes en obtention de services postaux ou de bureaux de poste? Dans l'affirmative, quelle est la date de ce refus et quelle est sa raison d'être?

L'hon. RODOLPHE LEMIEUX (directeur général des Postes): Il a été établi un seul service postal quotidien dans les comtés de Queen et de Sudbury, au cours des mois d'août et de septembre derniers, dans le but de desservir un nouveau bureau de poste à Washadamoak, la dépense annuelle exécutée pour ce service étant de $25.

Voici la liste des nouveaux bureaux de poste établis, avec une indication des recettes estimatives et du coût du service.

Elm-Hill.
Recettes estimatives.. .. .. .. $15.00
Frais du service tri-hebdomadaire 35.00
Etabli sur le rapport de l'inspecteur des bureaux de poste.

Washadamoak.
Recettes estimatives.. .. .. $15.00
Dépense du service quotidien.. 25.00
Etabli sur le rapport de l'inspecteur des bureaux de poste.

Maugerville-centre.
Recettes estimatives.. .. .. $20.00
Nulle dépense spéciale affectée à ce service tri-hebdomadaire vu que ce bureau est situé sur une route postale établie.
Etabli sur rapport de l'inspecteur des bureaux de poste.

Rapides-Canaan.
Recettes estimatives.. .. .. $20.00
Frais du service semi-hebdomadaire.. .. .. 60.00

En 1905, la demande relative à ce bureau de poste a été rejetée sur rapport de l'inspecteur portant que ce bureau ne desservirait que sept familles; mais l'inspecteur ayant subséquemment fait connaître au ministère qu'un plus grand nombre de personnes bénéficieraient de l'établissement de ce bureau, sa création fut autorisée.

Snel.
Recettes estimatives $10.00
Frais du service tri-hebdomadaire $60.00

En février 1908, la demande en question a été réservée, le rapport de l'inspecteur des postes attestant qu'un nombre limité de familles seraient desservies et que le bureau projeté serait à proximité de deux autres bureaux de poste; mais comme il a été établi par un rapport dressé subséquemment, que la distance des bureaux voisins était plus considérable et que ce district est fort isolé, la création du bureau a alors été autorisée.

CORPS PERMANENTS ET MILICE ACTIVE.

M. HUGHES (par M. Sproule) demande:

1. Les batteries à Kingston ou ailleurs en Canada possèdent-elles des traîneaux pour le transport de leurs canons en hiver? Dans la négative, pourquoi?

2. Les corps permanents ont-ils des collections d'effets, un fourniment et un équipement suffisants pour une campagne d'hiver?

3. Les corps ordinaires de la milice active en sont-ils munis?

4. Peut-on donner des raisons valables pour lesquelles ces corps devraient ou ne devraient pas en être munis, et quelles sont-elles?

5. Les batteries ont-elles le nombre de soldats requis pour l'effectif du pied de paix?

6. Les autres corps permanents ont-ils leur effectif complet sur le pied de paix?

7. Dans le cours des trois dernières années, les différents corps avaient-ils leur effectif complet lors des campements annuels?

8. A quelle cause faut-il attribuer le manque du complément de l'effectif?

9. Pourquoi quelques officiers réunissent-ils l'effectif complet de leurs corps, tandis que d'autres n'obtiennent pas ce résultat?

10. Le champ de tir à la cible du district de Kingston est-il utilisé pour la pratique du tir? Dans la négative, quelle est la cause du retard?

11. Le Gouvernement a-t-il l'intention de retourner à l'ancien régime qui reconnaissait l'acquisition des connaissances et autres aptitudes, et non pas le rang seul, comme base de l'octroi des certificats?

L'hon. sir FREDERICK BORDEN (ministre de la Milice et de la Défense).

1. Les batteries possèdent quelques traîneaux de modèle suranné, qu'on juge insuffisant, et un nouveau modèle est à l'essai pour le moment. Dès que le nouveau modèle aura été perfectionné, le ministère a l'intention d'en doter les batteries.

2. Oui; cet habillement se compose des articles que voici: capote ou paletot, casque en fourrure, mitaines ou gants, foulard tricot, et à certaines stations, des mocassins et de longs bas.

3. Non; le seul article de petit équipement d'hiver distribué aux unités non permanentes, outre la fourniture régimentaire du pied de paix, est le paletot. Les autres articles nécessaires pour compléter les équipements d'hiver seraient fournis au moment de la mobilisation.

4. L'instruction des unités non permanentes s'effectue surtout au printemps ou au cours de l'été.

Quant à la distribution de l'équipement d'hiver aux unités non permanentes, et la création d'une réserve de ces articles en quantités suffisantes, pour l'équipement de ces unités, de manière à les mettre sur le pied de guerre, je dois dire que cela entraînerait de trop grands frais.

En outre, la fourniture de l'équipement d'hiver et la création d'une réserve de ce genre entraîneraient une grande perte pour le pays, par suite de la création de ces effets.

5 et 6. Oui.

7. Non, pas tous les corps.

8 et 9. Des raisons d'ordre commercial et au plus ou moins d'énergie et d'enthousiasme déployés par les commandants.

10. Le champ de tir n'a pas encore été ouvert aux tireurs, vu que l'entrepreneur vient à peine de le livrer au ministère. En outre, il reste à acquérir quelques terrains situés dans la zone de danger, en arrière des buttes. On compte, toutefois, que tout sera prêt pour la prochaine campagne de tir.

11. Il n'est pas question de modifier le système actuellement établi pour l'obtention de certificats d'aptitude; toutefois. ces certificats ne sont pas délivrés, en considération du rang seul.

LATITUDE ET LONGITUDE DES VILLES CANADIENNES.

M. PAQUET demande:

1. Le département de l'Intérieur a-t-il déterminé avec précision les longitudes et latitudes des villes ou de quelques-unes des villes suivantes: Halifax (N.-E.); Saint-Jean (N.-B.); Rimouski, Québec, Trois-Rivières, Montréal (Qué.): Ottawa, Toronto, Kingston, Hamilton, Owen-Sound (Ont.); Winnipeg (Man.); Calgary (Alta.) Vancouver et Victoria (C.-A.)?

2. Si ces longitudes et latitudes n'ont pas été déterminées par les fonctionnaires du département de l'Intérieur, quelles sont-elles d'après les cartes les plus autorisées et les meilleurs renseignements en la possession dudit département?

3. Quelle est la différence, temps solaire, entre Toronto et Ottawa; Toronto et Montréal; Ottawa et Montréal; Montréal et Québec; Québec et Halifax; Victoria et Halifax?

L'hon. FRANK OLIVER (ministre de l'Intérieur):

1. Oui, tel qu'indiqué dans la réponse au n° 2.

2. Voir réponse au n° 1. Voici la latitude et la longitude des villes mentionnées:

Lieu.	Longitude.			Latitude.			Remarques.
	h.	m.	s.	°	′	″	
Halifax	4	14	25	44	40	08	Déterminé astronomiquement par le Département de l'Intérieur
Saint-Jean, (N.B)	4	24	13	45	16	35	Longitude déterminée d'après la carte. Latitude déterminée par le Département de l'Intérieur.
Rimouski	4	34	11	48	27	10	Déterminé à l'échelle d'après la carte.
Trois-Rivières	4	50	09	46	20	37	Déterminé astronomiquement par le Département de l'Intérieur
Montréal	4	54	19	45	30	22	Longitude par voie d'échange avec Greenwich. Latitude par l'observatoire McGill.
Ottawa	5	02	52	45	23	38	Déterminé astronomiquement par le Département de l'Intérieur
Toronto	5	17	35	43	39	36	Déterminé astronomiquement par le Canadian Hand Book,1907.
Kingston	5	05	53	44	13	47	Déterminé astronomiquement par le Département de l'Intérieur
Hamilton	5	19	36	43	16	00	Déterminé à l'échelle d'après les cartes.
Owen-Sound	5	23	47	44	33	56	Déterminé astronomiquement par le Département de l'Intérieur
Winnipeg	6	28	31	49	53	52	" " " " "
Calgary	7	36	15	51	02	39	" " " " "
Vancouver	8	12	28	49	17	48	" " " " "
Victoria	8	13	27	38	25	31	" " " " "

3. La différence de l'heure solaire entre les villes mentionnées est la suivante:

	H.	M.	S.
Toronto-Ottawa		14	43
Toronto-Montréal		23	16
Ottowa-Montréal		8	33
Montréal-Québec		9	27
Québec-St. John, N.-B.		20	39
Québec-Halifax		30	27
Victoria-Halifax	3	59	02

IMPORTATION DE BETAIL ENREGISTRE.

M. J. D. TAYLOR demande:

1. Le Gouvernement, à une date quelconque, a-t-il conclu des arrangements avec le gouvernement des Etats-Unis en vertu desquels des animaux de race enregistrés pouvaient être, pour la reproduction, importés d'un pays dans l'autre, sans paiement de droits?

2. Dans l'affirmative, à quelle date ces arrangements ont-ils été conclus, et sont-ils en vigueur actuellement?

3. Les règles à suivre, en telle occurence, ont-elles été promulguées pour renseigner les intéressés? Dans l'affirmative, comment ont-elles été promulguées?

4. Ces règles ont-elles été modifiées à une époque quelconque, et, dans ce cas, quelle est la nature de la modification?

L'hon. SYDNEY FISHER (ministre de l'Agriculture): 1, 2, 3, 4. Non.

Des règlements analogues ont été en vigueur depuis quelques années dans les deux pays. Ils ont été faits par les deux pays, agissant indépendamment l'un de l'autre. Les règlements canadiens ont été modifiés de temps en temps. Le but poursuivi par les modifications récentes est d'exiger que l'importateur soit sujet britannique ou domicilié au Canada et produise avec son entrée un certificat d'enregistrement et de généalogie délivré par le bureau des enregistrements nationaux canadiens et approuvé par le ministre de l'Agriculture. Dans le cas du bétail Holstein-Frise, le certificat est délivré par le secrétaire de l'association des éleveurs du bétail Holstein-Frise au Canada. Les règlements modifiés ont été envoyés par le département de l'Agriculture aux principaux journaux du Canada et aux associations d'élevage. Ils ont été publiés dans la " Gazette Officielle " et adressés par la poste à tous les fonctionnaires des douanes.

NAVIRES DE GUERRE ANGLAIS DEMODES.

M. BARNARD demande:

Le gouvernement impérial a-t-il offert au gouvernement canadien l'usage de quelques bâtiments de guerre, non maintenant en commission, ou mis de côté comme vieux, pour être utilisés par le gouvernement du Canada aux fins de protéger les pêcheries, ou pour la défense des côtes?

L'hon. L. P. BRODEUR (ministre de la Marine et des Pêcheries): Non.

DEPENSES DU MINISTERE DES TRAVAUX PUBLICS RELATIVES A LA MILICE.

L'hon. M. FOSTER demande:

Quel montant d'argent a été dépensé par le département des Travaux publics pour des fins se rattachant à la milice, chaque année depuis 1896, et porté au compte du capital et au compte courant respectivement?

L'hon. WM PUGSLEY (ministre des Travaux publics):

	Capital.	Revenu.
1896-97		$ 84,845 76
1897-98		102,101 50
1898-99		52,211 67
1899-1900	$ 4,342 66	76,278,59
1900-01	40,481 55	111,815 07
1901-02	33,480 98	247,200 80
1902-03		148,080 71
1903-04	1,522 62	155,017 58
1904-05		419,407 51
1905-06		387,157 21
1906-07		256,106 48
1907-08		502,208 19
1908-09 (à ce jour)		576,848 66
Totaux	$79,827 81	$3,119,279 73

IRRIGATION DE CERTAINES TERRES.

M. CAMPBELL demande:

1. Le Gouvernement a-t-il reçu des propositions aux fins d'irriguer les terres demandées par Percy Aylwin ou partie de ces terres?

2. Dans l'affirmative, quelles étaient ces propositions?

3. Le département a-t-il quelque donnée quant au fait que la demande de M. Aylwin a été cédée ou qu'il en a été autrement disposé?

L'hon. FRANK OLIVER (ministre de l'Intérieur):

1. Oui, une demande d'achat de ces terres et d'autres a été reçue en mai 1908 de la compagnie internationale de colonisation canadienne de Winnipeg, Manitoba.

1. a) D'être autorisée à acheter 350,000 acres de terre à $3 l'acre et d'être créditée d'une somme ne dépassant pas $2 l'acre pour le coût de la construction des travaux d'irrigation; le susdit crédit devant être regardé comme faisant partie du prix d'achat.

b) D'irriguer un cinquième ou un quart de la superficie acquise.

c) De faire un dépôt de $400,000 comme garantie de la construction des travaux d'irrigation.

d) De faire un dépôt supplémentaire de $100,000 comme garantie de la fourniture continue d'eau aux consommateurs ou de donner telle garantie sous toute autre forme qui pourrait être acceptable.

3. Non.

DESTITUTION D'EMPLOYES DU SERVICE DE L'ETAT.

M. BLAIN demande:

1. George A. Johnston, George P. Ward, H. W. Ross, Munroe Charlebois, James O. Cowan,

James White et L. J. Kehoe ont-ils été destitués en 1906?

2. Dans l'affirmative, quelle en a été la raison?

3. Quel était le chiffre de leur traitement pendant qu'ils étaient dans le service?

4. Quelques-unes des personnes ci-dessus mentionnées sont-elles actuellement au service du gouvernement fédéral? Dans l'affirmative, lesquelles, et quelle est la date de leur réinstallation?

5. Une partie des deniers irrégulièrement reçus par ces personnes ou par quelques-unes d'entre elles, a-t-elle été remboursée au département d'immigration, tel que suggéré dans le rapport de l'auditeur général pour 1906, L—91?

L'hon. FRANK OLIVER (ministre de l'Intérieur.):

1. Oui.

2. Irrégularité dans leurs comptes.

3. Traitements pendant qu'ils étaient au service:

Nom.	1901-02.	1902-03.	1903-04.	1904-05.	1905-06.	1906-07.
	$ c.	c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
George A. Johnston	560 00	1,010 00	1,035 67	988 00	916 00	364 00
George P. Ward	.....	.....	20 00	664 00	876 00	400 00
H. W. Ross	.....	.....	.....	272 00	784 00	380 00
James O. Cowan	164 00	626 00	628 00	706 00	756 00	408 00
James White	.....	.....	228 00	604 00	852 00	384 00
L. J. Kehoe	.....	.....	176 00	660 00	694 00	360 00
Honoré Charlebois	.....	.....	268 00	728 00	626 00	412 00

4. Oui.

G. A. Johnston, 14 août 1908.

Honoré Charlebois, 9 juillet 1907.

Note.—La réponse à la question n° 4 est donnée en ce qui concerne le département de l'Intérieur.

5. Oui.

IMMIGRATION.—IMPRESSIONS ET ANNONCES.

M. WILSON demande:

1. Quel montant a dépensé le Gouvernement pour impressions se rapportant à la question de l'immigration, pendant l'exercice 1908 et jusqu'au 1er mars 1909?

2. Quel montant a été dépensé pour annonces publiées dans les journaux pour le même objet?

3. Quels sont les noms de ces journaux et le montant payé à chacun?

4. Quelles brochures ont été publiées, quels sont leurs titres, de quoi ont-elles été achetées, par qui ont-elles été publiées et quel prix a été payé pour chacune?

L'hon. FRANK OLIVER (ministre de l'Intérieur) demande que la question reste en suspens comme avis de motion pour un état.

PECHE DANS LE LAC WINNIPEGOSIS.

M. CAMPBELL demande:

1. Le ministre de la Marine et des Pêcheries a-t-il depuis janvier 1909 une pétition des habitants du district de Winnipegosis demandant que la pêche soit permise en été dans le lac?

2. Dans l'affirmative, se propose-t-on d'accéder à leur demande? Si non, pourquoi?

L'hon. GEO. P. GRAHAM (pour le ministre de la Marine et des Pêcheries):

1. Oui.

2. La réponse à cette question a été donnée le 22 février, page 1482 du hansard.

IMPORTATION DE FUSILS ETRANGERS.

M. WORTHINGTON demande:

1. Est-il à la connaissance du Gouvernement qu'un nombre considérable de fusils suisses, ou d'autres fusils fabriqués à l'étranger, sont, dit-on, importés au Canada en gros et vendus au détail par tout le pays, à un prix peu élevé, pour la chasse, et que ces fusils sont d'un petit calibre, à longue portée, lançant la balle jusqu'à plus d'un mille, se vendant pour environ $3,00 chacun, et que l'on s'en sert sans précaution dans les environs des villes et des villages, créant par là une source de danger pour la vie et la personne?

2. Dans l'affirmative, sous le régime de quelles loi ou quels règlements douaniers ces fusils sont-ils importés en Canada?

3. Qui en sont les importateurs, en quelles quantités sont-ils importés, et comment sont-ils classifiés?

4. Quand le Gouvernement a-t-il retiré du service les carabines Snider pour y substituer une arme plus moderne; de quelle manière a-t-on disposé de ces carabines; à qui ont-elles été vendues, à quel prix, et en quelles quantités?

L'hon. WM PATERSON (ministre des Douanes):

1. Le Gouvernement est informé qu'un grand nombre de fusils étrangers, à longue portée, ont été introduits au Canada et vendus dans le commerce par tout le pays. Ces fusils sont mis en vente au détail à des prix qui se sont élevés à $5 par fusil, mais le Gouvernement n'est pas informé qu'on s'en soit servi imprudemment dans le voisinage de villes ou de villages.

2. Ces fusils ont été admis par les receveurs des douanes, de la même manière que les autres fusils qui ont été importés depuis des années, sans restriction. Une circulaire a été envoyée récemment aux receveurs

des douanes pour leur rappeler qu'une permission du département des Douanes est nécessaire pour l'importation de fusils de guerre (armes à répétition) à l'exception de ceux venant du Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande.

Le département n'a pas accordé de permission pour l'importation de ces fusils depuis janvier dernier.

3. Une grande maison d'importation est connue du Gouvernement, mais il y a plusieurs autres petits importateurs. Tous les importateurs et les quantités de fusils importés peuvent cependant être connus en examinant un grand nombre de documents, ce qui demanderait du temps.

L'article 424 du tarif impose un droit de 30 p. 100 (tarif général), sur toute importation de fusils au Canada.

L'hon. sir FREDERICK BORDEN (ministre de la Milice et de la Défense):

4. Voici comment nous avons disposé des fusils Snider:

1) Par vente, sur soumissions reçues à la suite d'avis d'adjudication, en date du 25 juillet 1898.

Au lieutenant-colonel F. Minden Cole, de Montréal, 30,000 à 75c. chaque, et 400 (avariés au point de ne pouvoir plus être réparés), à 25c. chacun.

2) Actuellement utilisés par le corps des cadets et portés au compte du matériel de guerre, 11,493.

ESSAIS D'AVIATION PAR DES CANADIENS.

M. SAM. HUGHES (Victoria-Haliburton): Je vois par les journaux qu'il a été tenté avec beaucoup de succès des essais de locomotion aérienne par certains Canadiens, notamment à Baddeck (N.-E.), en vue d'utiliser l'invention de M. Alexander Bell, l'éminent Canadien. Je voudrais savoir si le Gouvernement a pris des mesures témoignant son appréciation du progrès réalisé par cette science au Canada, et dans la négative, se propose-t-il de prendre de semblables mesures, comme dans le cas du service de télégraphie sans fils Marconi?

L'hon. W. S. FIELDING (ministre des Finances): Nous estimons hautement l'excellent travail exécuté par M. Douglas McCurdy et M. Baldwin, de Toronto, qui tous deux travaillent de concert à la réalisation de l'idée du Dr Graham Bell. Par bonheur, dirais-je, ou par malheur, il ne se trouve pas de bureau de notre administration publique qui, dans le cours ordinaire des choses, puisse utiliser les découvertes de ces savants. Nous avons jugé néanmoins qu'il nous incombait de tenir compte de leurs succès, et déjà, nous avons pris des mesures pour signaler leurs efforts à l'attention du gouvernement impérial, dans l'espoir que les fonctionnaires du War-office et de l'Amirauté, qui se préoccupent actuellement de locomotion aérienne seront à même d'utiliser les services de ces jeunes Canadiens, et de les retenir ainsi pour le plus grand avantage de l'empire.

M HUGHES: Très bien.

CHEMIN DE FER TRANSCONTINENTAL. —PRIX DE LA SECTION DU NOUVEAU-BRUNSWICK.

M. C. L. OWEN (Northumberland): Dans le cours de la session dernière, le ministre des Chemins de fer et des Canaux a déclaré ici que $28,000 par mille était l'estimation le plus basse qui avait été faite pour la construction de cette partie du Grand-Tronc-Pacifique qui relie Moncton à Winnipeg. Subséquemment, le ministre a déclaré que cette estimation avait été portée à $63,437 par mille. Cette dernière estimation a-t-elle été modifiée depuis la session dernière, et, dans la négative, ce tronçon du Grand-Tronc qui va de Moncton à Winnipeg se construit-il de fait moyennant cette dépense par mille ? Ce chiffre estimatif par mille comprend-il les frais d'installations terminales et de gares sur ce tronçon de Moncton à Winnipeg ; et le ministre voudra-t-il dire quelle est aussi exactement que possible le parcours de Moncton à Winnipeg, y compris les voies d'évitement?

L'hon. G. P. GRAHAM (ministre des Chemins de fer et des Canaux) : Récemment, en réponse à l'honorable député de Lanark (M. Haggart), j'ai déclaré que la commission du chemin de fer transcontinental m'avait assuré n'avoir aucune raison jusque là de modifier encore une fois son estimation de la dépense par mille. Si l'honorable membre veut patienter jusqu'à demain, j'essaierai d'obtenir des ingénieurs des renseignements exacts en réponse à ses autres questions.

NEGOCIATIONS AVEC LES ETATS-UNIS, RELATIVEMENT AU PAPIER, A LA PATE DE BOIS, ETC.

M. R. L. BORDEN : Y a-t-il eu des pourparlers avec le gouvernement des Etats-Unis en vue de la réduction ou de l'abolition de part et d'autres des droits imposés sur le papier, la pâte de bois, le bois en grume et le bois scié, ou le Gouvernement a-t-il refusé d'entrer en pourparlers à cet égard ?

Le très hon. sir WILFRID LAURIER (premier ministre) : Il n'y a eu ni négociations ni pourparlers à ce sujet.

DISCUSSION D'UN PROJET DE RESOLUTION RELATIF AUX PASSAGES A NIVEAU.

L'hon. GEO. P. GRAHAM (ministre des Chemins de fer et des Canaux) propose que la Chambre se forme en comité pour l'examen du projet de résolution suivant:

Il y a lieu de décréter l'affectation de la somme de $200,000, sur le fonds du revenu consolidé du Canada chaque année durant une période consécutive de cinq années, à compter du 1er avril 1909, en vue de contribuer et de pourvoir à la protection, à la sûreté et à l'accommodation publiques relativement aux croisements à niveau des voies ferrées avec les chemins publics, et que lesdites sommes soient portées au crédit d'un compte spécial connu sous le nom de: " Compte des croisements à niveau des chemins de fer ", et soient employés sous l'autorité de la commission des chemins de fer du Canada.

(La motion est adoptée, et la Chambre se déclare en comité.)

L'hon. M. GRAHAM: Le comité a droit à une brève explication des dispositions de ce projet de loi. La question ayant été discutée récemment sous son aspect général, il n'y a pas lieu pour moi de m'appliquer à convaincre les membres du comité ou le public que les choses ne sauraient être laissées dans leur état actuel. C'est une situation à laquelle on ne saurait porter remède au moyen de théories; à mon avis, il faut appliquer une solution pratique. En ce qui regarde la Chambre des communes, toute la question se ramène à l'attribution de pouvoirs plus grands à la commission des chemins de fer, et à l'affectation par le Parlement d'une somme pour la réalisation de cet objet. On s'oppose en certains quartiers à ce que les autorités fédérales contribuant à la suppression des dangers provenant de l'existence des croisements à niveau, la prétention étant que toute la dépense devrait être mise à la charge des chemins de fer et des municipalités. Dans certaines conditions, ce serait la règle à suivre, et la commission sera parfaitement à même d'agir en conséquence quand, à son avis, les conditions légitiment une telle décision. Mais, si nous voulons faire disparaître ce grand danger, même partiellement, commençons par être pratiques, et dans ce but, j'ai calqué la présente mesure jusqu'à un certain point sur celles adoptées dans les divers états de l'union américaine qui ont cherché à résoudre le problème. Si nous n'en étions qu'au début de l'ère de la construction des voies ferrées, il ne serait pas difficile de formuler une loi autorisant la commission à imposer la prise de certaines précautions relativement aux croisements à niveau qu'on voudra établir à l'avenir. Mais dans notre pays neuf, nous avons été tellement désireux d'obtenir l'établissement de voies ferrées, que le gouvernement fédéral, les gouvernements des provinces, les conseils municipaux, sont tous venus en aide au compagnies, laissant à celles-ci carte blanche en ce qui regarde les croisements des voies ferrées avec les chemins publics.

Par suite de ce manque général de circonspection en ce qui regarde ces croisements, par suite aussi des changements survenus comme résultat de l'agglomération des habitants, de la vitesse de plus en plus grande des trains, et du développement du pays, il est devenu nécessaire pour nous de prendre au plus vite des mesures pour défaire ce que nous avons fait, en d'autres termes pour adapter nos lois aux besoins actuels. La question étant d'ordre pratique, le seul moyen pratique pour la Chambre de s'en tirer, c'est, à mon avis, de consentir à contribuer à la suppression de cet abus, et c'est dans ce but que j'ai présenté la résolution. Pour être bref, le projet de loi tend à édicter une contribution de $200,000 pour cinq ans à un fonds assigné particulièrement à cette fin. Nous n'entendons pas autoriser la commission à répartir comme bon lui semblera cette somme de $200,000; nous posons les restrictions indiquées ci-après. Pour aucun passage, il ne sera contribué plus de 20 p. 100 de la dépense, ni plus qu'un total de $5,000. Il est possible que la commission ne soit pas appelée à tirer sur ce fonds, mais nous l'autorisons à le faire, sous la réserve de ces restrictions. La commission aura le pouvoir, comme elle l'a aujourd'hui, de répartir la dépense entre le chemin de fer, la municipalité, l'autre personne ou compagnie et ce fonds. Nous disons l'autre compagnie ou personne, en prévision du cas où il aurait été établi un chemin de péage relevant d'une compagnie, ou en prévision de l'existence d'un service de tramway. On a éprouvé quelque difficulté à définir le croisement, car il peut être à une seule voie, à deux voies, à trois voies ou même quatre voies.

M. LENNOX: Est-il fixé un maximum en ce qui regarde la municipalité également?

L'hon. M. GRAHAM: Pas dans le présent bill. Dans la loi des Etats-Unis, il est fixé au maximum de contribution pour la municipalité, mais là les conditions sont autres que chez nous. Dans l'Ontario, lorsqu'il s'agit d'établir de grands viaducs, la municipalité est appelée à contribuer davantage. La loi n'est pas changée à cet égard. Nous imposons des restrictions simplement en ce qui regarde notre propre contribution. Quant au croisement, nous nous proposons de le définir comme étant un ouvrage ne comprenant que d'une à quatre voies. La raison en saute aux yeux. Certains croisements aux têtes de lignes pourraient comprendre de quinze à vingt voies, et il ne serait pas raisonnable que le terme " croisement " comprît plus qu'un certain nombre de voies. J'ai fixé ce nombre à quatre. Pour qu'une municipalité ne puisse réclamer une trop forte contribution de ce chef, une même année, nous voulons édicter qu'il ne sera pas versé de contribution pour plus de trois croisements dans une seule municipalité, la même année.

Autre indication importante : les contributions dont j'ai parlé ne peuvent être versées que pour les croisements préétablis; je me propose d'insérer une disposition dé-

crétant que tout croisement le long de chemins de fer qui seront construits ci-après, sera établi aux frais de la compagnie et sans aucune contribution prélevée sur ce fonds ou obtenu de la municipalité. Je distingue, dans le cas de chemins de fer encore à établir, si c'est le chemin de fer ou le grand chemin qui a été établi le premier. Si le chemin de fer traverse une contrée à peu près dépourvue de grands chemins, et s'il est construit en conformité des indications de la commission des chemins de fer, on ne saurait suivre la même règle à son égard, lorsque plus tard il est établi un grand chemin qui traverse sa voie. En semblable cas, la commission pourra répartir la dépense entre le chemin de fer et la municipalité.

M. LENNOX: L'honorable ministre entend-il un grand chemin de droit ou de fait? La loi aura-t-elle son application dans le cas d'un grand chemin dont le parcours a été inscrit au levé topographique, mais qui n'a pas été construit?

L'hon. M. GRAHAM: Je n'y ai pas beaucoup réfléchi; cependant, l'autre jour, discutant la question, j'ai fait observer que le tracé d'une rue pourrait avoir été réservé, sans que la rue eût été construite. La question pourra être délibérée en comité, et peut-être arriverons-nous à résoudre la difficulté en définissant la signification du terme "grand chemin".

Nous donnons aussi la définition du mot municipalité. C'est une ville, un village, un canton ou une paroisse, pour que le mot municipalité ne soit pas interprété comme voulant dire une municipalité, par certains tribunaux.

Telles sont les principales dispositions, relatives aux croisements à niveau, mais il y a aussi dans ce bill certaines autres dispositions qu'il est peut-être utile d'expliquer. La loi actuelle a donné lieu à certains doutes quant à l'émission des obligations. La même ambiguïté existait dans l'ancienne loi, mais non dans la loi anglaise. Je crois que le cas est prévu dans la loi sur les compagnies, mais j'ai voulu le régler clairement dans le présent bill, particulièrement pour les compagnies de chemins de fer.

D'après une décision des tribunaux anglais, quand des obligations sont déposées comme garantie collatérale, elles sont considérées, de ce moment, comme ayant été émises bien qu'en réalité elles ne le soient pas. Alors elles ne pourraient pas être réémises, sauf comme une nouvelle émission. En examinant la loi d'Angleterre, j'ai constaté qu'on a remédié à cette lacune, comme l'ont fait d'ailleurs plusieurs provinces, dans la loi sur les compagnies. Pour faire disparaître tout doute, j'ai introduit un article à cet effet dans le bill.

Une autre question qui intéresse plus particulièrement l'Ouest, c'est celle des garde-feux le long des voies ferrées. Des représentations m'ont été faites par des députés de l'Ouest et aussi par des compagnies de chemins de fer quant au droit des compagnies de creuser des sillons sur des terrains qui ne leur appartiennent pas, comme protection contre le feu. Le bill comporte que les compagnies auront ce droit, dans les conditions prescrites par la commission des chemins de fer. Le point en litige était que les compagnies prétendaient avoir ce droit sans être tenues à aucune compensation. La chose pourrait être légitime dans certains cas, et ne pas l'être dans l'autres, car les compagnies pourrait quelquefois causer plus de dommages qu'elles ne donneraient de protection. Je n'ai pas cru les libérer de toute responsabilité. D'un autre côté, je ne veux pas, non plus, leur imposer des charges à perpétuité, et je crois que le meilleur moyen était de permettre à ces compagnies d'établir ces garde-feux dans les conditions prescrites par la commission des chemins de fer.

Je veux traiter aussi une autre question très importante pour les compagnies et pour le public, surtout dans les régions où des voies ferrées sont en construction. Sur tous ces points, j'invite la discussion, et je ne demande pas mieux que de me laisser convaincre. La loi actuelle décrète que si les plans pour la construction d'un chemin de fer sont déposés, le prix des terrains à exproprier restera ce qu'il était au moment du dépôt des plans, quel que soit le temps écoulé entre le dépôt et la prise de possession des terrains.

Permettez-moi d'expliquer le cas par un exemple. Une compagnie est autorisée à construire un chemin de fer dans une certaine partie du pays et elle commence par déposer ses plans; plus tard elle obtient une prolongation de délai et fait renouveler sa charte; il peut s'écouler dix ans avant qu'elle prenne possession des terrains dont elle a besoin pour construire sa voie. La loi décrète que ces terrains ne pourront pas augmenter de valeur, en raison de la construction du chemin de fer projeté. L'intention était de protéger les compagnies, jusqu'à un certain point. Mais il arrive bien souvent que la valeur des terrains augmente rapidement, indépendamment du chemin qui doit être construit à cet endroit, et il n'est pas juste qu'une compagnie puisse immobiliser ainsi des propriétés et les tenir à un prix modique, pendant dix ou vingt ans, quand la valeur des terrains augmente rapidement dans les environs. Il est dit dans le projet de loi que la compagnie, après le dépôt des plans, aura un délai de deux ans, pour acquérir ses titres. Ce délai de deux ans correspond avec celui que la loi accorde aux compagnies pour dépenser 15 p. 100 de leur capital. A l'expiration de ces deux années, elles sont tenues de faire renouveler leur charte, et j'ai cru qu'il était juste de fixer un délai de deux ans dans les deux cas.

Je demanderai au comité d'introduire dans le bill une disposition décrétant que

le prix des terrains restera ce qu'il était au moment du dépôt des plans, pourvu que la compagnie obtienne ses titres à ces terrains dans un délai de deux ans. Le cas dont je parle s'est déjà présenté, et je considère qu'il est à propos d'y porter remède, mais je ne suis pas prêt à dire si c'est bien le remède qu'il convient d'appliquer. J'ai mis une disposition à cet effet dans le bill, et je ne crois pas qu'elle puisse nuire à qui que ce soit.

M. MACDONELL: Cette disposition aura-t-elle un effet rétroactif, ou le Gouvernement verra-t-il à ce que les procès pendants—car il en existe—ne soient pas affectés par la nouvelle loi?

L'hon. M. GRAHAM: L'article tel que rédigé n'en dit rien, mais nous devrons voir à ce que les procès pendants ne soient pas affectés. Je suis opposé, en principe, à l'intervention législative dans les questions en litige.

Tels sont les principaux points du bill que je soumets au délibérations de la Chambre. J'ai peut-être dépassé les bornes que m'assignait la résolution, mais, vu que ces dispositions se trouvent dans le bill, j'ai cru préférable de donner des explications complètes.

M. CONMEE: L'honorable ministre a fait connaître clairement son intention quant au dépôt des plans, et je considère que c'est une intention très louable. Mais, si je suis bien renseigné, il y a, sur ce point, une autre lacune dans la loi, lorsque des plans sont déposés pour la construction d'un chemin de fer le long d'une rivière navigable ou d'un pont. D'après ce que je comprends la compagnie prépare ses plans et les dépose à la commission ou chez le ministre, selon le cas. La commission ou le ministre peut refuser d'approuver ces plans. Mais ce n'est pas la coutume; les plans, en règle générale, sont approuvés, car on ne semble pas pouvoir faire autrement.

La loi ne me paraît pas assez élastique. La commission des chemins de fer devrait pouvoir ratifier une partie des plans, selon les besoins du moment, et plus tard, si l'intérêt public ou le trafic de la compagnie l'exige, elle en ratifierait une autre partie. De cette manière, les rivages et les ports seraient conservés au public, mais dans les conditions actuelles les compagnies s'arrangent de manière à tout accaparer. Le ministre voudra-t-il étudier ce point

L'hon. M. GRAHAM: Je l'étudierai.

M. LENNOX: Le ministre peut-il dire comment il interprète la juridiction de la commission des chemins de fer à l'égard des municipalités? Prétend-il que la commission est autorisée, sans aucune initiative de la part d'une municipalité, à ordonner à cette dernière de contribuer à la protection des croisements à niveau, ou bien, est-ce seulement quand une municipalité prend elle-même l'initiative qu'elle tombe sous la juridiction de la commission?

L'hon. M. GRAHAM: Il me paraît clair que la commission peut obliger une municipalité de même qu'un particulier. La décision de la commission peut être convertie en un jugement du tribunal, par une procédure bien simple. N'étant pas avocat, je m'abstiendrai de donner une opinion, mais j'ai discuté la question avec le ministre de la justice et plusieurs autres jurisconsultes, et l'opinion générale semble être que même si la commission n'avait précédemment juridiction, l'adoption de cette disposition, qui est inhérente à l'application du projet de loi dans ses détails, lui confère tous les pouvoirs nécessaires.

M. LENNOX: J'ai une autre question à poser. Le ministre a-t-il conféré avec quelques-uns des gouvernements provinciaux en vue d'obtenir leur coopération pour obtenir les améliorations désirées ?

L'hon. M. GRAHAM: Je puis dire que je l'ai fait. Ce n'est que depuis quelque jours que j'ai pu m'occuper de donner au bill la forme dans laquelle il est actuellement. C'est une question très délicate et très compliquée, quand il s'agit de la régler sur le papier. J'ai adressé à tous les premiers ministres une courte lettre dans laquelle je donne un aperçu du bill et leur demande leur coopération. Je leur ai fait part de mon opinion que les provinces devraient contribuer quelque chose, mais qu'il serait déplacé de ma part, de leur imposer ma manière de voir. J'ai laissé entendre qu'on faciliterait l'application de la loi en autorisant les municipalités à prélever les sommes nécessaires, vu que les gouvernements provinciaux ont juridiction sur les municipalités. J'explique aussi dans la lettre que si les municipalités, d'elles-mêmes, ou par l'intermédiaire de leur législature s'occupaient d'adopter certains règlements imposant certaines précautions à prendre pour traverser les voies ferrées, ce serait un grand avantage. J'ai reçu la réponse du premier ministre d'Ontario qui se dit favorable au mouvement. Il doit m'écrire de nouveau, vu que son gouvernement n'a pas eu le temps d'étudier davantage la question. Les autres premiers ministres n'ont pas encore eu le temps de répondre.

L'hon. M. HAGGART: L'opinion publique semble être unanime en faveur d'une loi dans le genre du projet que l'honorable ministre vient d'expliquer. Mais il y a un côté de la question qu'il a négligé de traiter: il n'a pas donné le nombre de croisements à niveau qui seront protégés et il ne nous a pas dit, non plus, si la somme annuelle qui sera allouée pendant cinq ans, sera suffisante pour faire disparaître complètement ces croisements dangereux, ou une partie seulement.

Quoi qu'il en soit, c'est un pas dans la bonne direction, mais elle soulève la difficulté signalée par l'honorable député de Simcoe-sud (M. Lennox) quant aux pouvoirs du Parlement d'obliger les municipalités à contribuer à la protection de ces croisements. Jusqu'à présent, cette question a été laissée à la commission des chemins de fer. Les municipalités s'adressaient à la commission pour faire réglementer les croisements à niveau. Il est possible, comme on l'a fait remarquer, que la commission ait juridiction quand c'est la municipalité qui prend l'initiative. Mais je crois qu'avec le présent bill, nous allons plus loin; les compagnies ont demandé à la commission d'obliger les municipalités à contribuer aux frais d'installation de viaducs et la commission s'est rendue à cette demande.

Pour ma part, je me suis déjà prononcé très clairement sur cette question de juridiction. Puisque le Parlement a le pouvoir d'accorder des chartes pour la construction de chemins de fer il me paraît évident qu'il peut aussi légiférer sur tout ce qui se rapporte à l'exploitation d'un chemin de fer.

La propriété et les droits civils sont du ressort des législatures provinciales.

Mais nous allons jusqu'à obliger les municipalités à contribuer à l'établissement des croisements à niveau, jusqu'à décréter que les compagnies ont droit de pénétrer sur la propriété privée contiguë au chemin de fer pour y établir des garde-feu. Après cela, on peut légiférer à son gré à l'égard des droits civils et de la propriété.

C'est, en grande mesure, vers le passé que je me rapporte. Je me suis informé de l'opinion des plus savants avocats et j'ai pris leur avis sur ce sujet même. Je me suis consulté à ce propos avec sir John Thompson qui m'affirma nettement que la juridiction du parlement fédéral s'étend à tout ce qui touche aux choses de son ressort, et que le plus haut tribunal d'Angleterre ne voudrait pas s'enquérir d'une circonstance semblable. Cette opinion ne laisse aucun doute quant à notre juridiction.

Le ministre est assurément dans la bonne voie, car il ressort évidemment des débats de la Chambre et du sentiment exprimé de tous côtés qu'il faut mettre fin au piteux état de choses qui prévaut en ce qui concerne les croisements à niveau. Dans le cas actuel, il n'est que juste que le gouvernement fédéral contribue sa part. Il ne s'agit que d'une faible somme, et l'on ne pouvait mieux faire que de charger la commission des chemins de fer de répartir le fardeau de la dépense entre l'Etat, les compagnies et les municipalités. Je félicite donc le ministre de son projet de résolution, comme je dois aussi féliciter l'honorable député de Simcoe (M. Lennox) et d'autres collègues de s'être constitués les champions d'une telle mesure législative. Je considère que le projet marque un pas dans la bonne voie.

M. BLAIN: Lorsque le ministre a expliqué son projet de loi, je me rappelle lui avoir entendu dire que le nombre des voies est limité à quatre. Or, je sais un endroit fort dangereux où cinq voies contiguës croisent le chemin public. Pourquoi le ministre n'établirait-il pas de dispositions à l'égard d'un tel cas?

L'hon. M. GRAHAM: Mon honorable ami verra que le cas est prévu. Là où il se trouve plus de quatre voies, on pourra se prévaloir de l'aide du gouvernement fédéral à l'égard de deux croisements à niveau au lieu d'un seul. En pareil cas, on pourrait faire payer le coût de deux croisements du même chemin public. Le bill restreint à quatre le nombre des voies à cause des installations de tête de ligne qui pourraient exister en certains endroits, et parce que je tenais à m'écarter du système des viaducs. En pareil cas, je le répète, rien n'empêcherait la commission de faire contribuer au gouvernement fédéral sa part à l'établissement de deux croisements.

M. EDWARDS: La même pensée m'est venue quand le ministre a limité à quatre le nombre des voies croisant un chemin public. Je sais certain croisement que le comité des chemins de fer, que les commissaires et le ministre lui-même s'accordent à trouver dangereux. On y trouve six voies. Le Grand-Tronc a établi en cet endroit un garage dont les six voies croisent le chemin public, bien que l'une de ces voies ne se prolonge pas à plus de 25 ou 30 pieds du chemin public. Si j'ai bien compris, le projet de loi du ministre tend non seulement à limiter à quatre le nombre des voies, mais aussi à restreindre le nombre des cas dans chaque municipalité.

L'hon. M. GRAHAM: En une année quelconque.

M. EDWARDS: Au cas où le croisement dont je viens de parler serait de ce nombre et qu'il y serait attribué une partie des deniers—ce qu'on pourrait faire, je crois—le ministre peut-il me dire si, en l'année prescrite, on ferait comme s'il se trouvait trois croisement en cet endroit-là?

L'hon. M. GRAHAM: En pareil cas, dans la pensée du législateur, on entend par passage à niveau le croisement où il se trouve quatre voies ou moins; huit voies constitueraient deux passages.

M. BARR: Est-ce à dire que là où il se trouvera cinq voies, c'est-à-dire une de plus que le nombre prévu, on doublera la somme à être versée à la municipalité? La contribution sera-t-elle de $5,000 à l'égard de chaque voie? Il me semble que la proportion ne serait pas juste. S'il existait huit ou dix voies, il ne serait versé de contribution à la municipalité qu'à l'égard de deux croisements.

L'hon. M. GRAHAM: L'honorable député n'a pas saisi le point. J'ai limité le chiffre de la contribution à 20 p. 100 parce qu'au cas où l'on échapperait à l'autre res-

triction, on ne pourrait pas se soustraire à celle-ci. La commission des chemins de fer sera autorisée à restreindre le chiffre de la contribution selon qu'elle jugera à propos. Nous établissons en outre, à l'égard de la proportion et du chiffre total de la contribution, une limite qu'elle ne pourra pas excéder.

M. WRIGHT: Il est un point que je n'ai pas saisi. Si j'ai bien compris le ministre, son projet ne vise que les seules municipalités constituées en corporations. Or, dans les régions nouvelles de l'Ouest, dans l'Ontario septentrional, comme d'ailleurs en d'autres parties du pays, il existe près des chemins de fer des groupes d'établissements qui ne possèdent pas d'organisation municipale. Si c'était possible, j'aimerais que les gens qui se trouvent en pareil cas jouissent des mêmes privilèges que les autres, et que le ministre étendît les dispositions de son projet de loi aux endroits où, malgré l'absence d'organisation municipale, il se trouve des passages à niveau tout aussi dangereux que ceux des villes et villages.

L'hon. M. GRAHAM: Nulle disposition du bill n'empêche la commission des chemins de fer d'en user à l'égard des croisements à niveau des districts non organisés comme à l'égard de ceux des autres endroits. Là où il n'existe pas de conseil municipal, il se trouvera sans doute quelque autre organisation autorisée à toucher une partie du fonds. Ce projet de loi tend à faire disparaître tout danger aux croisements à niveau du pays entier. Je me suis efforcé de déterminer autant que possible les parties entre lesquelles on devra répartir les frais.

M. WRIGHT: Dans le cas que j'ai signalé, pourra-t-on se prévaloir de ce fonds ?

L'hon. M. GRAHAM: Je ne crois pas qu'il y ait le moindre doute à ce sujet.

M. STANFIELD: Il me semble que nulle partie de ce fonds n'est destinée à la protection des croisements à niveau du réseau de l'Etat. Je demanderai donc au ministre si l'on se propose de mettre bientôt à l'étude la question des croisements à niveau des chemins de fer de l'Etat; car il n'ignore pas, sans doute, que dans la Nouvelle-Ecosse, par exemple, il se trouve un grand nombre de croisements à niveau dangereux que l'on devrait munir de moyens de protection.

L'hon. M. GRAHAM: La question des dispositions à arrêter à l'égard du réseau de l'Etat est de celles auxquelles j'ai longuement réfléchi. Mais il ne faut pas oublier qu'en fin de compte, c'est toujours le même Gouvernement, le même trésor qui fournit les deniers, qu'ils proviennent de ce fonds-ci ou de toute autre source. Le réseau de l'Etat ne payant d'impôts ni aux municipalités ni aux provinces, la situation des municipalités à l'égard des chemins de fer nationaux n'est pas tout à fait la même qu'en ce qui concerne les voies ferrées appartenant à des particuliers.

Mon honorable ami verra que le budget de cette année renferme un certain nombre de crédits destinés à la suppression des croisements à niveau. Nous entendons que sur le réseau de l'Etat les réformes soient au moins égales à celles que nous cherchons à faire effectuer sur tous les chemins de fer du Canada appartenant à des particuliers.

M .CROCKET: Le ministre a dit, ce me semble, que le mot "municipalité" signifiera les villes et villages constitués en corporation. Il n'y a pas de townships au Nouveau-Brunswick, et on y compte qu'un très petit nombre de villages constitués en corporations. Dans le cas où une voie ferrée croiserait le chemin public au sein d'un village non constitué en corporation, la municipalité ou le comté sera-t-il tenu responsable?

L'hon. M. GRAHAM: J'ai dit au cours de mes explications, que je me proposais de faire suivre le mot " township " de celui de "paroisse".

L'hon. M. HAGGART: Vous vous êtes servi de ce mot-là.

L'hon. M. GRAHAM: Cela ne vous suffit-il pas?

M. CROCKET: Naturellement, nous avons des paroisses.

M. LENNOX: Je suis vraiment fort aise que l'on ait pris une détermination précise à l'égard d'une partie de cette question. Certes, j'ai beaucoup de respect pour la commission des chemins de fer, mais j'ai plus de confiance en la sagesse de 220 personnes qu'en celle de cinq ou six, et, en ce cas particulier, je me suis surtout appliqué à obtenir l'énonciation d'un principe général qui nous guidât dans le règlement de la question de la réglementation des passages à niveau.

Je constate avec un égal plaisir que le ministre a fixé une double restriction à la responsabilité que l'Etat assumera; tout d'abord, notre part de contribution n'excédera pas 20 p. c. et, d'autre part, le chiffre de la dépense relative à la protection d'un passage à niveau quelconque ne devra jamais, pour l'Etat, excéder $5,000. Je suis enclin à considérer cette restriction comme très précieuse, comme il y a lieu de penser que la contribution de l'Etat sera suffisante. Si je suis heureux de voir que l'on a pris une attitude précise à l'égard des passages à niveau, je regrette qu'il n'ait pas été fixé de limite à la contribution des municipalités, si tant est que ces dernières doivent verser une contribution quelconque; mais je me plais à espérer que nous n'aurons pas à déplorer longtemps cette lacune et que le ministre daignera modifier sa manière de voir. S'il est nécessaire d'assigner une limite à la contribution de l'Etat, qui dispose de fonds relativement considérables, il est encore plus important

et plus nécessaire selon moi, d'en prescrire une à l'égard de la contribution que les municipalités pourront être appelées à verser. Le ministre me répondra peut-être que la question est d'une portée tellement vaste qu'il est difficile de fixer cette limite. Cela, je ne l'ignore pas, mais la limite pourrait reposer sur une échelle mobile quelconque.

M. GEO. TAYLOR: Sur un tantième.

M. LENNOX: En effet, et je crois qu'on s'en trouverait bien. Je conseille fortement que l'on fixe le chiffre maximum de la contribution des municipalités, que l'on établisse une proportion qu'elles ne devront pas excéder, à moins que le conseil municipal n'en décide autrement.

Les ordannances de la commission des chemins de fer font voir que nombre de différends se règlent à l'amiable entre les compagnies de chemins de fer et les municipalités ; en certains cas, ce mode de règlement est préférable à tout autre. Mais, c'est des municipalités rurales que je me préoccupe le plus, et je considère que l'on devrait assigner une limite à la contribution de toutes les municipalités.

A propos de municipalités rurales, qu'il me soit permis de faire ici une couple d'observations. L'autre jour, comme je disais que des municipalités ne me paraissaient pas devoir jamais être appelées à verser la moindre contribution, certain collègue jugea à propos de me prendre à partie pour me demander en vertu de quel droit on ferait payer les municipalités de ville et non celles des campagnes. Ce n'est pas précisément ce que je disais.

En premier lieu, je pensais que les habiles représentants des différentes villes du Canada qu'il y a ici pourraient se prononcer mieux que moi sur la somme de responsabilité qui devrait peser sur les villes; mais je sens qu'il y a une distinction à faire à cet égard entre les municipalités rurales et les villes. Bien qu'une municipalité rurale retire des avantages d'un chemin de fer, c'est àcelui-ci, pour ainsi dire, qu'une ville doit son existence et, conséquemment, il devrait y avoir une distinction très marquée entre la contribution d'une ville et la contribution d'une municipalité rurale. Souvent, les grands réseaux de chemin de fer traversent des municipalités sans que la plupart des trains leur procurent aucun avantage, mais une grande ville profite du passage de tous les convois.

En voilà assez sur ce sujet. Je désire simplement faire ressortir un aspect de la question, à savoir: ma conviction que cette affaire ne sera pas réglée d'une manière satisfaisante et que le pays n'en acceptera pas la solution, à moins que nous n'adoptions le principe qu'appliquent tous les états de l'Union américaine. Dans tous les états où il existe des lois semblables à celle-ci, il y a une limite fixe aux contributions des municipalités, et je crois qu'il importe plus de fixer une limite à l'égard des municipalités qu'à l'égard de l'état. Le gouvernement est plus en état qu'une municipalité de ce pays d'exposer sa manière de voir en cette matière. Je ne développerai pas cette doctrine.

Je félicite franchement et sincèrement le ministre d'avoir déposé ce projet de loi. Naturellement, il y a nombre de détails que je ne suis pas certain d'y trouver, mais on peut difficilement espérer que le ministre nous communiquera d'un seul coup tous les détails que nous pourrions nous attendre à trouver dons un tel projet. Je n'admets aucunement le raisonnement du ministre ni l'opportunité de sa proposition de ne considérer comme traverse de chemin de fer, que l'endroit où la grande route croise au plus quatre voies.

Plus il y a de voies, plus il y a de croisements et plus dangereux pour la vie sont ceux-ci. Je ne voudrais mettre les compagnies de chemin de fer en état de créer des embarras aux habitants de la campagne ou des petites villes en ajoutant une voie d'évitement qui leur permettrait de dire: Votre responsabilité est sans bornes et, si vous faites des démarches, vous serez tenus de contribuer comme s'il y avait deux croisements pour ces cinq voies. Ce résultat ne serait guère désirable. Je ne crois pas qu'il soit opportun de fixer la limite à quatre voies, bien que je n'entende pas blâmer absolument cette proposition dans le moment. J'avoue que, bien qu'on puisse dire qu'il y a deux croisements, il ne s'ensuit pas que nous paierons deux contributions entières. J'admets que la commission des chemins de fer s'efforcera de rendre une décision impartiale et fixera le chiffre de la contribution d'après les circonstances.

M. BLAIN : La municipalité serait obligée de contribuer à l'établissement de deux croisements, n'est-ce pas ?

M. LENNOX : Je ne le pense pas. Je suppose que la commission des chemins de fer exercerait sagement ses pouvoirs discrétionnaires, et n'obligerait une municipalité à verser une double contribution lorsqu'il y aurait quatre ou cinq voies. Je suis d'avis qu'elle proportionnerait la contribution aux dépenses totales de l'entreprise.

De plus, je suppose qu'une restriction semblable est nécessaire relativement à la protection de trois croisements dans une année. C'est-à-dire trois croisements dans une seule municipalité. Cela est vraiment nécessaire afin qu'un arrangement équitable soit conclu à la longue. Nous avons besoin d'une foule de renseignements concernant la question des nouveaux chemins de fer, et des nouvelles voies publiques. Je tiens pour acquis qu'on ne saurait établir de distinction entre un chemin public dont on se sert déjà et un chemin public qui aurait été tracé avant la prise de

possession par le chemin de fer, et qui était considéré comme tel de droit, sinon de fait. Dois-je comprendre que le ministre déclare que son projet a pour but le procurer des fonds non seulement pour protéger les croisements à l'aide de barrières, par exemple, mais aussi pour séparer les niveaux en faisant le chemin public au-dessus ou au-dessous de la voie ferrée?

L'hon. M. GRAHAM: Pour supprimer le danger, quel qu'il soit.

M. LENNOX: A lire le propet de résolution, on serait tenté de croire qu'il ne s'applique qu'aux passages à niveau; à cet égard le texte n'est pas clair. Par passage à niveau d'un chemin de fer, on a fini par comprendre un passage au niveau de la voie ferrée, et tant que le ministre interprète ainsi l'expression, il n'y a rien à dire. A-t-il l'intention d'employer cette contribution non seulement à la suppression des pasages à niveau, mais aussi à leur protection par d'autres moyens, tels que des barrières et autres appareils de sûreté, abstraction faîte de la séparation des niveaux?

L'hon. M. GRAHAM: Je crois que nous entrons trop dans le détail du projet à cette phase de la discussion. Bien que le bill ne le déclare pas, je crois que la commission sera d'avis de ne pas puiser dans le fonds fédéral pour protéger un passage à niveau au moyen d'une barrière—cela serait une question à règler entre les chemins de fer et les municipalités—mais de s'en servir pour faire disparaître le passage à niveau lui-même lorsque la dépense sera lourde.

M. LENNOX: J'établis une distinction marquée entre la suppression d'un passage à niveau et l'emploi de simples moyens de protection. Quoique je veuille bien admettre qu'il est juste que l'Etat contribue à la séparation des niveaux du chemin de fer et de la voie publique lorsque la dépense est considérable ,je ne crois pas que nous devions consentir à contribuer à la protection des passages à niveau au moyen de barrières ou de cloches. Si le bill ne s'applique qu'à la séparation des niveaux, je tombe d'accord avec le ministre. Je comprends qu'un chemin de fer qui sera construit à l'avenir sera tenu de fournir à ses propres frais les moyens de protection nécessaires, et que le devoir incombera à la commission et au département des chemins de fer de s'assurer que ces croisements sont convenablement protégés, soit par la séparation des niveaux, soit par les appareils nécessaires.

Mais, bien qu'on puisse juger qu'il est absolument inutile de pourvoir à la protection du public au moment de la construction de la voie ferrée, il peut devenir nécessaire plus tard d'ordonner l'emploi de moyens de protection ,à cause de l'accroissement de la population, et je suppose que le bill sera rédigé de manière à permettre à la commission d'ordonner plus tard à un chemin de fer de fournir les moyens de protection nécessaires, lors même qu'il aurait obtenu, lors de son établissement, la permission de s'en dispenser. Je suppose aussi que le bill s'applique à tous les chemins de fer auxquels nous accorderons une charte à cette session.

De plus, il est très important de savoir qui prendra l'initiative des démarches à faire pour protéger le public. S'en rapportera-t-on aux citoyens, aux municipalités ou aux compagnies de chemins de fer qui parfois prennent l'initiative des démarches à faire? Ou bien, a-t-on l'intention d'imposer à quelque corps, tel que la commission des chemins de fer représentant le public, l'obligation de prendre les mesures nécessaires pour faire desparaître les passages à niveau des chemins de fer existants?

L'hon. M. GRAHAM: Le bill y pourvoit.

M. LENNOX: Nous fournirons $200,000 annuellement pendant les cinq prochaines années. e ne suppose pas que nous en resterons là, mais cette question n'offre pas d'importance dans le moment. La commission sera-t-elle autorisée à nous lier pour plus d'un an? Prenons, par exemple, le passage sous la voie à Toronto qui coûtera $250,000. La commission pourra-t-elle rendre une ordonnance réglant d'avance la somme que le Canada devra payer annuellement pendant plusieurs années, au fur et à mesure de l'avancement des travaux?

L'hon. M. GRAHAM: Non.

M. LENNOX: Une disposition semblable paraît nécessaire. Je traiterai maintenant un sujet qui n'est peut-être pas directement compris dans la question dont la Chambre est saisie, mais s'y rattache. Dans le discours qu'il a prononcé à Stratford, M. Hayes a déclaré qu'il en coûterait $50,000,000 pour réaliser le projet soumis au Parlement à cet égard. Il n'a pas précisé quel était le projet soumis au Parlement, mais on rapporte qu'il a dit que le Grand-Tronc avait 50,000 passages à niveau. Il y a erreur, apparemment. J'ai demandé au département des Chemins de fer combien il y avait de passages à niveau sur le réseau du Grand-Tronc et le ministre a laissé entendre qu'il y en avait probablement 3,000. Quoi qu'il en soit, le public est décidé à obtenir que ces pasasges à niveau soient protéges, et les chemins de fer feraient aussi bien de commenter d'une manière loyale les actes du Parlement.

Personne n'a parlé de protéger tous les pssages à niveau qu'il y a au Canada, ni même une grande partie de ceux-ci. Nous reconnaissons tous qu'il y en a plusieurs qui n'ont pas besoin d'être protégés, mais il y en a quelques-uns qu'il faut protéger.

soit par la séparation des niveaux ou par quelque autre moyen, et M. Hays, ou n'importe qui, quelque élevé que soit son rang, tient des propos oiseux lorsqu'il déclare qu'il en coûtera $17,000 pour tous les passages à niveau dans l'étendue du Canada.

Je comprends qu'il n'y a réellement au Canada, qu'une très faible partie des passages à niveau qui aient besoin d'être protégés, et il serait de l'intérêt des compagnies de chemins de fer, et quiconque désire éviter la nationalisation des voies ferrées, de prêter leur concours aux représentants du peuple afin de faire droit aux exigences du public. Je constate qu'hier ou avant-hier, pendant la discussion du projet de loi de M. Lancaster, l'un des avocats des chemins de fer a répété l'hérésie formulée par mon honorable ami, le ministre des chemins de fer—je me sers à dessein du mot hérésie, car je l'ai pris dans l'un des organes de son propre parti.

L'hon. M. GRAHAM: D'ordinaire, vous ne considérez pas qu'ils font autorité.

L'hon. M. LEMIEUX: Dans le présent cas, leur opinion est assez acceptable. Ce n'est pas la manière d'étudier le problème que de se demander si le peuple est négligent. Il ne s'agit pas de savoir si un accident a été causé par l'incurie du public. Nous savons que le public est imprudent, non seulement lorsqu'il s'agit des passages à niveau des voies ferrées, mais dans toutes les circonstances de la vie. A cet égard et sous plusieurs autres rapports, nous devons le protéger contre ses propres imprudences. A ce sujet, le " Star " de Toronto, dit:

> Une hérésie qu'on devrait abandonner pour toujours est la notion que le public est tenu de surveiller l'approche des trains aux passages à niveau. Il serait aussi vraisemblable de dire qu'un individu a le droit de creuser un trou dans le chemin public et d'exiger que les voyageurs conduisent leurs voitures avec soin, de crainte de tomber dans le trou. On devrait veiller à la sûreté du public sur les grandes routes. Les croisements de chemins de fer, aux endroits très fréquentés, devraient être protégés de manière que les poyageurs pussent passer en voiture sans penser aux trains.

Je félicite sincèrement le ministre d'avoir travaillé au règlement de cette importante question, et, pour ma part, je désire faciliter l'adoption de ce projet de loi modifié et amélioré au cours de sa délibération par la Chambre.

L'hon. M. GRAHAM: Un mot seulement quant à l'institution des procédures. Nous avons accordé au bureau des commissaires des chemins de fer pleins pouvoirs d'instituer eux-mêmes ces procédures. De fait, nous espérons que le bureau s'enquerra des compagnies de chemin de fer et d'après les enquêtes qu'il fera lui-même où se trouvent les croisements les plus dangereux, qu'il s'occupera d'abord de cette question; mais, cela va sans dire, il lui faudra aussi continuer à tenir compte des requêtes présentées par les municipalités ou d'autre part. Quant au nombre de voies ferrées qui pourront se servir d'un croisement, vu les grandes installations terminales qu'on trouve dans les cités, il nous faut restreindre ces requêtes à un certain nombre. Je croirais difficilement que l'allusion faite par l'honorable député aux observations de cet excellent ami qui rédige le " Star ", de Toronto, eût sa raison d'être.

Une voie ferrée est très nécessaire au point de vue de l'intérêt public, tandis qu'une excavation dans un chemin ne l'est pas.

M. R. L. BORDEN: Je ne crois pas que ce soit là poser la question sous son vrai jour. Nous n'avons pas besoin d'un trou dans un chemin public, pas plus que d'une trappe sur un chemin de fer. La voie ferrée est nécessaire de même que le chemin public, mais une excavation dans ce dernier ou une trappe dans l'autre, est inutile. Je suis heureux de constater que le ministre a pris action en cette matière, mais je ne comprends pas parfaitement la politique qu'entend suivre le Gouvernement. Il y a un crédit annuel de $200,000 pour cinq ans. Je serais porté à croire que dans les circonstances énoncées par le ministre, cette mesure ne remédierait pas beaucoup à l'état de choses dont on se plaint. Veut-on rendre perpétuel cet octroi? En résumé, comment allons-nous faire pour créer au Canada un état de choses qui nous assurera au point de vue de la vie et de la propriété une garantie de sécurité plus grande que celle que nous avons eue dans le passé dans le cas de ces croisements? Le ministre ne nous a pas fourni beaucoup d'explications sur ce point. Nous comprenons parfaitement que si le pays s'engage une fois dans une politique semblable par une sorte de traité avec les compagnies de chemins de fer, les gouvernements qui se succéderont devront exécuter les conventions qu'on pourra conclure avec les municipalités. Voilà pourquoi je pose ces questions en demandant si l'on se propose de continuer cette politique à l'expiration des cinq années prochaines, parce que je suis intéressé personnellement à cette question.

L'hon. M. GRAHAM: Vous ne voulez pas engager le prochain gouvernement sur ce point-là.

M. R. L. BORDEN: Il est une autre chose. Je ne suis pas aussi clair que l'est mon honorable ami de Lanark-sud (M. Haggart) quand il s'agit de ces questions qui se rapportent aux municipalités. Je comprends parfaitement la doctrine à laquelle il a fait allusion et qu'on pourrait résumer en disant qu'aucune autorité qui serait néces-

sairement incidente, car l'exercice véritable de la juridiction est conférée à ce parlement, peut être assumée par ce dernier, mais il surgira cette complication curieuse dans le cas de ces municipalités. Supposons que le Parlement du Canada adopte une loi qui ordonne ou qui autorise le bureau des commissaires des chemins de fer à ordonner que toute municipalité au Canada paie une certaine moyenne pour des travaux de protection à une traverse de chemin de fer ; on impose cet ordre à une corporation ou qui n'a pas été créée par ce Parlement, que ce dernier ne pouvait pas même établir. Les pouvoirs des municipalités sont limités par leurs chartes respectives, par les lois qui les établissent ; et l'on verrait le Parlement ou la bureau des commissaires des chemins de fer dont l'autorité dépend de ce dernier, ordonner à un conseil municipal de faire ce que d'après les termes même de la loi provinciale qui l'a établi, il n'a aucun pouvoir d'accomplir. On se trouverait alors en face de ces deux dilemmes: on ordonnerait à une municipalité d'accomplir ce qu'elle n'a pas le pouvoir de faire, ce qu'on pourrait l'empêcher de tenter de faire, ou l'on serait obligé d'aller plus loin et de déclarer que le Parlement du Canada peut modifier ou changer la constitution ou la charte de ce corps municipal et accorder à ce dernier des pouvoirs qu'il n'avait jamais possédés jusqu'alors.

J'estime que cette question pourrait présenter de très grandes difficultés. D'autre part, je comprends que si un conseil municipal s'adresse au bureau des commissaires des chemins de fer du Canada pour lui demander qu'on protège la vie et la propriété des citoyens à un endroit où la voie ferrée traverse le chemin public, le bureau, s'il a le droit—et il le possède, d'après l'autorité que le Parlement lui a accordée—de refuser cette requête, a aussi le droit d'accorder cette dernière à une condition, celle-ci pouvant obliger la municipalité elle-même d'acquitter une partie du coût des travaux de protection. Il appartiendrait donc à la municipalité d'obtenir le pouvoir requis, si elle juge à propos de profiter de la décision du bureau des commissaires des chemins de fer dans ce cas.

Il est un autre point sur lequel le ministre ne s'est pas montré aussi précis. Supposons que la protection qu'on accorde d'après l'ordonnance du bureau des commissaires, se matérialise sous la forme d'un ouvrage permanent qui pourra se détériorer, qu'il faudra réparer de temps à autre, qu'est-ce que le ministre se propse de faire dans ce cas-là ? Le Parlement va-t-il toujours continuer à acquitter sa part dans l'entretien de cet ouvrage, ou s'en trouverait-il débarrassé pour toujours quand il aura payé sa part lors de la construction de ces travaux? C'est une question qu'on doit

M. R. L. BORDEN.

examiner avant que ce projet de loi soit adopté définitivement.

M. ELSON: Je voudrais présenter quelques observations sur cette très importante question des croisements à niveau à laquelle se rapporte une partie considérable de ce projet de loi. Je crois qu'il se tue plus de gens aux croisements à niveau de nos campagnes qu'il ne s'en tue aux croisements des cités ou des villes; je ne crois pas qu'il existe un comté où un plus grand nombre de personnes aient été tuées ou blessées à ces croisements qu'on n'en compte dans la division électorale que j'ai l'honneur de représenter. J'estime que le Gouvernement doit certainement prendre des mesures efficaces pour donner toute la protection voulue dans le cas de ces croisements. Afin de démontrer ce que je viens de dire, je me permettrai de mentionner quelques-uns des accidents sérieux qui se sont produits dans mon comté. Il y a quelques années à peine, un cultivateur revenait chez lui de la ville de London. Il avait ses deux filles avec lui dans sa voiture. Arrivé à un croisement à niveau, il regarda dans une direction et n'aperçut venir aucun train, mais il ne pouvait voir très loin dans l'autre direction à cause de la tranchée faite pour la ligne elle-même. Il voulut traverser la voie, et à l'instant même où son cheval atteignait celle-ci, un train rapide arrivait à une vitesse de soixante milles à l'heure au bas de la tranchée. Il tenta de traverser la voie à temps, mais ne put réussir.

Le train le frappa et le tua ,et ses deux filles furent traînées sur une certaine distance; on les ramassa mortes. L'ingénieur en donnant son témoignage à l'enquête du coroner, a déclaré que lorsqu'il avait vu ces malheureux sur la voie, il avait commencé à trembler, et qu'il avait fait tous ses efforts pour ralentir la vitesse du train, mais que, vu la faible distance—il se trouvait alors à 20 verges environ de la traverse—et la grande vitesse du train descendant cette pente, il n'avait pu réussir à diminuer sensiblement cette vitesse ; alors, il s'était fermé les yeux afin de ne pas voir l'horrible scène qu'il savait devoir se produire. La collision se produisit et les trois occupants de la voiture furent tués instantanément.

Ce n'est pas tout. La traverse suivante se trouve à trois quarts de mille de celle où s'est produit ce malheur. Un homme qui s'occupe d'affaires—et d'ordinaire ces gens-là sont très prudents—traversait en voiture la voie ferrée; il fut frappé par le train et tué sur le coup. A trois quarts de mille à peine plus loin se trouve une autre traverse à niveau où un cultivateur qui se rendait chez lui en plein jour, a été frappé et tué par un train. Hier, au Sénat, on a invoqué comme argument qu'on devait s'arrêter avant d'arriver à une traverse à niveau; mais la difficulté, c'est que les chevaux prenent peur et que celui qui les

mène craint de traverser la voie ou de s'arrêter en deça. Dans le dernier cas que j'ai cité si l'homme n'avait pas arrêté son cheval, il aurait sauvé sa vie. Et comme le train se rapprochait son cheval prit peur et s'élança en avant sur la voie ferrée juste à temps pour que l'accident fatal se produisît. La traverse suivante était un pont. Je suis heureux de dire qu'on n'a compté aucune perte de vie, à cet endroit, mais combien d'accidents d'une autre nature s'y sont produits auxquels je pourrais faire allusion, si je n'hésitais pas à prendre le temps de la Chambre.

L'heure est venue d'accorder aux citoyens la protection voulue dans le cas de ces traverses. Dans nombre de cas un pont suffirait; dans plusieurs autres il faudrait un passage souterrain. A certains endroits il ne faudrait qu'une barrière avec un gardien pour atteindre la fin voulue qui est de prévenir les accidents; ailleurs une cloche électrique pourrait probablement produire le même résultat. Il faudrait pour cela étudier chaque cas, les circonstances qui existent à chaque endroit intéressé, tenir compte de la situation des lieux et d'autres détails d'une nature locale. Mais la grande question est celle-ci: tout cela coûte beaucoup d'argent et qui doit être tenu responsable de cette dépense? Seront-ce les compagnies elles-mêmes, ou bien le pays? Si je feuillette l' " Annuaire statistique " de l'année dernière, je trouve que nous avons accordé aux chemins de fer $181,205,000, plus 52,000,000 d'acres de terre. On serait naturellement porté à croire que puisque le peuple se montre aussi libéral à l'endroit des compagnies, ces dernières devraient être tenues de protéger suffisamment la vie et la propriété des citoyens aux différentes traverses de leurs lignes. On a demandé aux compagnies de chemin de fer d'agir dans ce sens; l'autre soir, le ministre des Chemins de fer disait qu'il ne serait que juste que le Trésor contribuât quelque chose pour aider à faire disparaître ces dangers. Mon idée à moi, c'est que le Gouvernement devrait retenir les subventions qu'on accorde aux nouveaux chemins de fer pour les consacrer à un fonds destiné à des travaux de protection suffisants dans le cas de ces traverses.

J'ajouterai qu'à mon avis ces municipalités devraient imposer aux compagnies de chemins de fer des taxes un peu plus élevées que celles qu'elles leur réclament maintenant. Je crois qu'on ne devrait pas leur demander d'acquitter une partie de cette dépense. D'après l'expérience que j'ai acquise durant plusieurs années en ma qualité de membre du conseil d'un township considérable, et de membre du conseil de comté, je sais que la population rurale se trouve assez obérée par les frais qu'elle encourt pour la construction de ponts, pour l'établissement de routes et pour la création d'institution publiques. Tout cela constitue un fardeau assez lourd. Si les municipalités doivent payer une partie des dépenses dans le cas de ces traverses, autant vaut dire qu'elles paient trois fois. Elles contribueront directement comme municipalités, puis elles acquittent leur quotepart dans la subvention accordée par la province, et aussi dans celle payée par le Dominion. J'espère que, vu les entreprises considérables en voie d'exécution au Canada, les municipalités seront libérées de cette obligation. Je suis heureux que le Gouvernement prenne cette affaire en main. C'est une réforme importante que le peuple réclame. J'espère que ce travail se fera par le Gouvernement, non par les municipalités, puisqu'il aide les compagnies de chemins de fer; que ce grand projet de rendre sûres nos traverses de chemins de fer soit une œuvre nationale qui démontre à l'univers que le Canada est bien décidé à protéger la vie de ses habitants aux traverses de chemins de fer.

(Rapport est fait sur la résolution qui est lue pour la 2e fois et est adoptée.)

L'hon. M. GRAHAM demande à déposer un projet de loi (n° 106) tendant à modifier la loi concernant les chemins de fer.

—C'est le projet de loi basé sur la résolution. On me permettra de dire que j'ai reçu, plus tard aujourd'hui, la nouvelle que l'honorable député de Lincoln (M. Lancaster) est chez lui, malade, et qu'il m'a prié d'ajourner la résolution jusqu'à lundi prochain. Il était trop tard pour accéder à sa demande, mais nous ferons en sorte qu'il aura toute la latitude voulue pour discuter le projet.

(La motion est adoptée, et le projet de loi est lu pour la 1re fois.)

L'INSCRIPTION DES EMPLOYES DE LA DRAGUE "NORTHUMBERLAND" SUR LA LISTE ELECTORALE.

Sir WILFRID LAURIER propose à la Chambre de se former en comité des subsides.

M. E. N. RHODES (Cumberland): Monsieur l'Orateur, j'ai fait inscrire au feuilleton de la Chambre une demande qui figure dans les "Procès-Verbaux" depuis le 23 février, mais cette demande est restée sans réponse, bien que d'autres questions que j'ai posées depuis aient obtenu une réponse. Je dirai que celle-ci est très importante, car elle a trait à une démarche entreprise à Pictou pour faire inscrire sur la liste électorale les officiers et les hommes de bord de la drague "Northumberland". Je comprends le retard apporté à répondre à cette question, car la dernière réunion de la cour de révision, qui fait l'homologation de la liste dans la Nouvelle-Ecosse, a eu lieu le 5 mars. Maintenant que cette date est pas-

sée, je n'explique pas la persistance à ne point répondre à ma demande.

L'hon. WM PUGSLEY (ministre des Travaux publics): Je ne vois pas comment la réponse à une simple question posée au Gouvernement pourrait agir sur la procédure qui régit l'inscription des électeurs. Je puis assurer l'honorable député que je n'ai reçu aucune information au sujet de l'inscription de ces électeurs, et que j'ignorais l'existence d'une telle agitation à Pictou. Je me suis efforcé d'obtenir des informations. Il s'agissait de vérifier si certains ouvriers ont feu et lieu. J'espère être en mesure de répondre demain à cette question.

M. D. D. McKENZIE (Cap-Breton-nord): L'honorable député de Cumberland (M. Rhodes) se trompe étrangement s'il croit qu'une réponse à une question à la Chambre peut exercer quelque influence sur l'inscription des électeurs. Il faut établir la preuve devant la cour de revision comme devant tout autre tribunal. S'il existe une preuve qu'une personne n'y ayant pas droit demande à être portée sur la liste des électeurs à Pictou, cette preuve peut être invoquée devant la cour de revision. C'est un peu trop fort de dire que la réponse à une question posée au Gouvernement peut avoir quelque effet sur cette procédure. Ainsi, je ne vois rien de sérieux dans l'insinuation de l'honorable député.

OBSERVATIONS SUR LE TRAITEMENT DES FONCTIONNAIRES.

L'hon. GEO. E. FOSTER (Toronto-nord): J'aimerais à faire d'une façon générale quelques brèves observations sur le personnel administratif, dans l'espoir que l'on discutera mes arguments, lorsque sera soumis à notre étude le projet de loi qui doit être basé sur la résolution adoptée récemment par le comité, et dont la Chambre avait été préalablement saisie. Jusqu'ici le personnel était tellement divisé et réparti, tellement caché pour ainsi dire dans un nombre infini de coins et recoins, non seulement à Ottawa, mais dans tout le pays, que je doute si un seul d'entre nous avait une idée approximative de son effectif et de son travail, partant de son importance. Nous aurions déjà gagné un grand point, s'il ne devait résulter de nos discussions que la concentration de l'attention de la Chambre et du pays sur ce facteur si important de la besogne publique au Canada. Mais nous y aurons gagné bien davantage si, ayant porté cette partie importante du rouage administratif à l'attention de la Chambre et du pays, il en résulte une amélioration notable dans les méthodes et un meilleur fonctionnement de cette grande division du service.

Je ferai d'abord quelques observations préliminaires sur le travail de fusionnement qui s'est opéré depuis un an dans le service civil. Je doute qu'aucun de nous ait saisi, l'an dernier, lors du dépôt et de la discussion du projet de loi sur le service civil, la portée de cette proposition et le changement qu'elle allait effectuer dans cette administration, telle que nous étions habitués à nous la représenter et à la connaître.

Bien, qu'est-il arrivé? Conformément à cette loi, deux grandes divisions du service administratif furent fusionnées le 1er septembre 1908. Le personnel régulier comptait jusque-là 1,228 membres; la loi de l'année dernière eut pour effet d'ajouter au personnel régulier, régi par la loi et les règlements, 1,557 fonctionnaires qui, auparavant, n'en faisaient pas partie. C'est-à-dire que la loi eut pour effet de doubler et plus que doubler le personnel régulier du service civil à Ottawa. J'avoue que j'en fus moi-même surpris; et si nous avions eu lors du débat sur le projet une idée qu'il entraînerait un tel changement dans le service alors connu, nous aurions probablement abordé le sujet avec un sens mieux compris de notre devoir et de notre responsabilité. Les 1,577 employés ainsi ajoutés au personnel administratif, portent à 2,891 le nombre de fonctionnaires inscrits au budget national pour l'exercice 1909-1910, au montant de $3,933,757, ou, avec l'augmentation globale de $347,000 prévue par le ministre de l'Agriculture, au montant total de $4,280,757.

C'est une véritable armée permanente, dont le traitement équivaut à peu de chose prés, à la solde de toutes les forces défensives du Canada, y compris la milice et la troupe régulière. Mais ce n'est pas tout. On dit qu'environ 4,700 personnes sont à l'emploi de l'Etat outre ceux qui font partie du service intérieur à Ottawa; et il est fort probable que le traitement de ces 4,700 employés égale celui du personnel du service civil intérieur tel qu'il est constitué maintenant. C'est donc une armée de 7,600 employés, émargeant au budget au montant de $8,000,000, une armée civile dont la paye dépasse d'un grand bout la solde de la milice et de la troupe régulière du Canada.

Je le répète, quand nous aurons fait la part du personnel, en tirant son traitement de toutes ces sommes globales, de toutes les dépenses casuelles, de tous ces services divers, et de tous ces coins et recoins, pour l'étaler chaque année en un tout uniforme dans un même crédit régulier, je crois que nous aurons probablement une idée plus juste, et que nous nous ferons un tableau plus exact de nos responsabilités au sujet de cette puissante organisation.

Qu'arrive-t-il encore? A un moment donné, sur les instances réunies du personnel du service intérieur et du service extérieur, le Gouvernement institua une commission, —je ne parle pas de la première, mais il institua une commission en 1907, pour s'en-

quérir de la condition générale de cette grande administration publique. La commission s'acquitta de son devoir, présenta son rapport et arriva aux conclusions suivantes, qui sont ses principales recommandations.

Elle trouva, parmi le personnel, que le coût de l'existence subissait l'effet d'une hausse croissante, qui s'accentuait de plus en plus; elle trouva que bien souvent le traitement était stationnaire et presque insuffisant; elle constata, à Ottawa et hors Ottawa l'existence du fléau du favoritisme politique dans le service intérieur comme dans le service extérieur; en somme, elle trouva un personnel dont la majorité, je crois, était passablement capable, honnête dans l'exécution de son devoir, mais, pour les raisons données par la commission, démoralisée, mécontente, pour ne pas dire quasi découragée au sujet de son état et de ses perspectives.

En présence de cet état de choses, la commission émit les propositions suivantes: système d'avancement et de nominations, basé sur les aptitudes et le mérite; l'élimination du favoritisme politique; l'extension de la sphère et des horizons du personnel, afin de mettre à sa portée les positions les plus élevées comme les plus humbles du service; une augmentation variant entre 12½ et 15 p. 100 sur le traitement, à repartir sans prédilection; et finalement la création d'un fonds de retraite dans le but non seulement d'aider le personnel, mais de réduire à la longue les dépenses du service. Telles furent les recommandations de la commission du service civil, qui sont la répétition de celles des précédentes commissions de même nature lesquelles, depuis qu'elles ont été instituées au Canada, ont toujours fait rapport dans le même sens.

Le Gouvernement acquiesça d'une certaine façon au rapport de la commission. En premier lieu, il divisa le personnel en deux divisions, et dit: nous prendrons les recommandations de la commission comme base de la réforme, mais seulement pour ce qui concerne les fonctionnaires à Ottawa, et nous n'appliquerons pas ces recommandations au personnel hors d'Ottawa. Souvenons-nous que les recommandations de la commission basées sur les conclusions d'une enquête, montraient l'existence des mêmes conditions génériques parmi tout le personnel, sous le rapport du coût de l'existence, sous le rapport du favoritisme politique, et sous tous les rapports étudiés à l'enquête. Mais le Gouvernement ne put pas, du moins à ce moment, adopter aucune de ces recommandations pour les appliquer au personnel du service extérieur à Ottawa.

Ayant donc établi ces deux divisions, le Gouvernement décida d'en favoriser une pour laisser l'autre de côté. Je ne discuterai pas maintenant, ce point, qui soulèvera probablement quelque discussion à la Chambre, avant l'adoption de la loi.

Que fit-on avec le personnel d'Ottawa, devenu le personnel du service intérieur? Le Gouvernement approuva, et ensuite le Parlement, dans une loi sur le service civil, l'idée de baser l'emploi dans le service sur le mérite personnel préalablement établi par un concours. De sorte que, désormais, selon l'esprit de la loi, les nominations et l'avancement devaient être accordés d'après le mérite et les aptitudes, tel mérite et telles aptitudes ayant été préalablement établis selon qu'il est prescrit par la loi. Mais le Gouvernement ayant posé ce principe, ne s'est pas tenu à l'application du principe qu'il avait adopté comme base de la classification prescrite par la loi. Au lieu de mettre en pratique les recommandations des commissaires et l'esprit de la loi qui voulait qu'une certaine base fût établie pour faire la différence et la distinction parmi le personnel en matière de classification, le Gouvernement adopta ce qu'on peut appeler une simple règle mécanique, c'est-à-dire qu'en général le traitement actuel réglait la classification. Le nonchalant, bien rémunéré à ce moment dans sa classe particulière, avait la même chance que l'employé qui avait toujours rempli consciencusement son devoir.

Voilà comment le classement dans toutes les divisions n'a pas été fait conformément aux principes du bill. On a ensuite, par un simple article, appliqué ce même classement automatique aux fonctionnaires du service extérieur, à Ottawa, lorsqu'on les a fait passer dans le service intérieur en vertu de la loi. Le traitement que le fonctionnaire du service extérieur recevait a été la base de celui qu'on lui a donné en entrant dans le service intérieur. On ne s'est occupé ni de sa compétence, ni de ses années de service, ni d'aucune autre chose, mais simplement de son traitement. Ce traitement, une fois établi, on l'a classé. Le résultat a été que 1,577 hommes et femmes, qui ont été ajoutés aux 1,228 déjà dans l'administration intérieure, ont été classés sur la seule base des traitement qu'ils recevaient à l'époque du changement.

Ce n'était certainement pas la meilleure manière d'inaugurer le nouveau régime. On a commis dès le commencement la faute que les commissaires du service civil ont, d'après la loi, mission de prévenir. Il était désirable que l'on fît une distinction entre les fonctionnaires compétents et incompétents, que l'on tînt compte des années de service et de l'expérience acquise. Ç'eut peut-être été une chose difficile, mais nous aurions résolu la difficulté comme d'autres pays l'on fait avant nous. Ce que je veux bien faire comprendre, c'est que le Gouvernement a simplement appliqué la méthode automatique de classement à toutes les divisions du service, sans tenir

compte des distinctions et différences que le principe de la loi et la nomination des commissaires avaient en vue.

Je ne veux pas que l'on suppose, monsieur l'Orateur, que je croie qu'il n'y a pas, parmi les fonctionnaires du dehors qui sont entrés dans le service intérieur, des employés compétents, bien qu'ils n'aient jamais subi d'examens préliminaires ou d'aptitude. Il y avait dans le service extérieur des hommes de mérite, des hommes de grande compétence, et apportant beaucoup d'attention et de travail à l'exécution de leurs fonctions. L'entrée de ces fonctionnaires dans le service intérieur ne lui sera pas une cause de faiblesse, mais une source de force. Ce que je veux faire bien comprendre encore une fois, c'est que le Gouvernement, pour s'éviter la peine et le travail de faire un classement d'après les mérites des fonctionnaires, a préféré se débarrasser de ce soin en adoptant la méthode plus facile d'un classement absolument automatique ou presque absolument automatique.

Mais dans quelles conditions s'est faite l'entrée de ces 1557 fonctionnaires dans l'administration intérieure. Ce classement automatique que le Gouvernement a appliqué aux fonctionnaires extérieurs et intérieurs a eu un mauvais effet sur l'administration des affaires. Je ne crois pas exagérer en disant que cette méthode a permis davantage de mettre en jeu des influences de parti détestables, afin d'obtenir un avantage dans le nouveau classement, menées qui ont pour effet de tenir en arrière les fonctionnaires plus timides, plus capables et d'un esprit plus élevé, et donner ainsi un avantage à celui qui s'affirme et se sert de son influence politique ou du favoritisme des chefs pour obtenir un emploi plus avantageux que celui qu'il n'aurait pas eu autrement. Il en résulte qu'il règne aujourd'hui parmi tous les fonctionnaires un sentiment de mécontentement et d'injustice qui prendra beaucoup de temps à disparaître et qui, s'il existe dans un service quelconque, ne favorise pas la bonne administration des affaires publiques et ne la rend ni plus efficace, ni plus facile.

Lorsque nous avons adopté la loi, en juillet dernier, notre intention était que dans l'avenir les fonctionnaires du service extérieurs et les fonctionnaires du service intérieur seraient tous réunis à l'administration intérieure, et que les fonctionnaires du service extérieur recevraient à leur entrée dans l'administration intérieure leurs anciens traitements respectifs. Je demanderai à tous les membres de cette Chambre s'ils croient que c'est agir avec justice et droiture que de faire passer dans le service intérieur, à leurs anciens traitements, les fonctionnaires du service extérieur, ainsi que le voulait la loi, et tout homme animé d'un esprit de justice trouvera-t-il juste que l'on ait, juste avant l'entrée en vigueur de la nouvelle loi, le 1er septembre dernier, augmenté d'une façon arbitraire le traitement d'un grand nombre de fonctionnaires, afin de les mettre dans une situation plus avantageuse lorsqu'ils seraient soumis à la nouvelle loi, après le 1er septembre.

N'ont certainement pas agi suivant la lettre ou l'esprit et n'ont pas respecté la loi les ministres qui ont augmenté avant le 1er septembre les traitements d'un certain nombre de leurs employés qui devaient passer dans l'administration intérieure, simplement pour leur permettre d'être classés sous le nouveau régime dans une division supérieure.

Je n'ai pas eu le temps d'examiner, dans le détail, le mode d'opérer de tous ces départements sous ce rapport, mais j'ai fait cet examen dans quelques-uns des plus importants. Lors de la discussion sur les crédits du ministère de la Milice ces jours derniers, le ministre nous a dit que sur les quarante-sept fonctionnaires qui sont passés du service intérieur au service extérieur, le 1er septembre, pas un n'avait reçu d'augmentation de traitement pendant les six mois précédent cette date, et bien que dans le ministère des Postes un très grand nombre de fonctionnaires aient été transférés du service intérieur au service extérieur le 1er septembre, un rapport déposé sur le bureau de la Chambre par l'honorable directeur général des Postes montre qu'avant cette date aucun de ces fonctionnaires n'avait reçu une augmentation de traitement, leur donnant droit à un classement plus élevé.

Il ne m'a pas été possible de scruter très minutieusement le rapport du département des Chemins de fer et des Canaux, mais il semblerait que les fonctionnaires du service extérieur de ce département sont entrés dans l'administration intérieure aux mêmes traitements qu'ils avaient auparavant.

Mais on ne peut pas dire la même chose des autres départements. Examinons ce qui a été fait dans le département des Travaux publics. Un décret du conseil portant la date du 5 mai autorise le ministre des Travaux publics à continuer dans leurs fonctions pendant une année encore dans le service extérieur, aux traitements spécifiés, 111 employés non professionnels, 30 dessinateurs, 33 ingénieurs et architectes, soit un total de 174 employés, comportant une dépense de $202,484, en traitements. Le décret du conseil ne dit pas si les traitements de ces employés ont été augmentés, mais il est tout raisonnable de s'attendre qu'un rapport au conseil concernant 174 fonctionnaires comme ceux-là mentionne non seulement le traitement qu'ils doivent recevoir, mais s'ils ont eu une augmentation ou non. Cependant, le décret du conseil n'en dit rien et je prends pour acquis qu'il n'y a pas eu d'augmentation. Cependant, à mesure que le 1er sep-

tembre approchait, le ministre des Travaux publics a fait adopter, le 6 août, un décret du conseil autorisant les nouvelles nominations suivantes d'employés: trois à $500, $700 et $900, respectivement; trois à $550, $1,250 et $1,900, respectivement; deux à $800 et $700, respectivement, ce qui fait huit nouveaux employés recevant un traitement total de $7,350, le traitement devant commencer le 1er avril, bien que l'arrêté en conseil n'eut été adopté que le 6 août. Le même jour, le même ministre a proposé 56 augmentations spéciales pour des fonctionnaires extérieurs, augmentations variant de $50 à $350 par employé, toutes devant prendre effet le 1er avril, ce qui formait une augmentation de dépenses de $4,300.

Le 31 août ensuite, ce qui est proche du 1er septembre, le même ministre faisait adopter un arrêté en conseil augmentant les traitements de 60 fonctionnaires du service extérieur, formant une dépense totale de $9,150 plus trois nouvelles nominations aux appointements totaux de $3,400. Ce décret ne parle pas du 1er avril comme les autres décrets, et je prendrai comme acquis que les augmentations ne doivent prendre effet qu'à la date du décret du conseil. Or, en tout le ministre des Travaux publics a fait des nouvelles nominations dans le service extérieur comportant une dépense totale de $15,827, et a fait 117 augmentations formant $13,750, et la somme de $24,500 a été ajoutée au budget du département avant le 1er septembre pour payer les augmentations accordées aux favorisés qui devaient entrer dans le service extérieur.

Il n'est pas nécessaire de chercher bien longtemps pour découvrir que tout cela a été fait pour permettre de placer ces fonctionnaires du service extérieur, à leur entrée dans le service intérieur, dans une classe plus élevée que celle que la loi voulait leur assigner. Je donnerai quelques exemples. Je ne mentionnerai pas de noms pour le présent, mais, je vois qu'un fonctionnaire a, le 6 août, reçu une augmentation de $200, et le 31 août une autre augmentation de $300, formant en tout $500.

M. HUGHES: En une année?

L'hon. M. FOSTER: En moins d'un mois. Le but évident était de placer ce fonctionnaire à un traitement de $2,100, afin que lorsque arriverait le 1er septembre il pût entrer dans la classe de $2,100 à $2,800. J'en trouve un autre dont le traitement était de $1,700, qui a reçu une augmentation de $150 le 6 août et une de $300 le 31 août, ce qui lui permettra d'entrer aussi dans la classe de $2,100 à $2,800. Je pourrais ainsi parcourir toute la longue liste des augmentations—de $50 et $200, de $150 et $100, de $50 et $150, de $300, $50, et $150, de $300, et $100, de $100 et $300, de $150 et $50 de$10 et $200 de $10 et $200 qui sont nombreuses et de $100 et de $250; Le but de toutes ces augmentations est de porter les traitements de $1,250 que recevaient certains fonctionnaires à $1,600, afin que lorsque arriverait le 1er septembre ils se trouveraient au minimum de la classe dans laquelle le traitement doit augmenter annuellement jusqu'à $2,100. Dans chacun de ces cas, il me paraît y avoir une injustice. Ce n'est certainement pas agir avec justice à l'égard des fonctionnaires du service extérieur. Ces fonctionnaires étaient sur le point, dans les 24 heures suivantes, de tomber sous la juridiction d'une commission impartiale et capable, qui aurait jugé de leurs mérites et qui aurait tout probablement accordé des promotions et des augmentations de traitements à ceux qui en méritaient; et cependant on n'a pas voulu attendre cela, mais le Gouvernement s'est servi de son pouvoir, et le ministre et son subalterne ont donné 117 augmentations parmi le grand nombre d'employés, et ont donné aux heureux fonctionnaires, par ces augmentations de traitement, une splendide poussée à leur entrée dans le nouveau coche administratif, mais ils ont oublié ceux qui n'avaient pas l'oreille du ministre, et les ont fait passer dans le service intérieur à leurs anciens traitements, et courir leur chance dans la nouvelle organisation.

Je ne crois pas non plus que l'on ait rendu justice aux autres départements et à leurs fonctionnaires de l'extérieur en agissant ainsi. Voici un ministre qui dit: En justice et en droit je ne crois pas devoir profiter du court passage au pouvoir que la loi me donne pour augmenter à mon gré les traitements des fonctionnaires de l'extérieur, dans le but de les placer dans une condition plus favorable à leur entrée dans l'administration intérieure. Je sais que l'on a pressé ces ministres de faire comme les autres. Ils ont refusé et leurs fonctionnaires du dehors sont entrés dans le service intérieur avec un désavantage, par rapport aux employés de ministres moins particuliers et moins consciencieux.

Ce n'était pas non plus juste à l'égard des fonctionnaires eux-mêmes; je n'ai pas besoin d'insister sur ce point. Ce n'était pas non plus rendre justice au nouveau régime.

C'était injuste à l'égard des fonctionnaires du service extérieur qui ont été traités ainsi; ce n'était pas juste à l'égard de ceux des membres du cabinet, qui ont traité leurs fonctionnaires de l'extérieur ainsi qu'ils le méritaient; ce n'était pas juste pour tous les fonctionnaires en général, et ce n'était pas respecter l'esprit et le principe général du bill.

Venons-en à un autre ministre, et ici force m'est bien de faire rétractation. Dans le tableau de la classification ordinaire qui nous a été remis, j'ai parcouru la liste des transferts effectués—John Smith, $800;

transféré à $800; Timothy Brown, $1,500, transféré à $1,500. Parcourant la liste dressée par le ministre de l'Agriculture, je me suis dit: " Voici un ministre qui agit avec loyauté ". Tout employé transféré touche un traitement d'un chiffre égal au précédent. Puis je félicitai l'honorable ministre qui accepta bien volontiers mes félicitations, tout en rougissant quelque peu; mais enfin il digéra le compliment; puis, quelque peu émotionné, il ajouta que dans une ou deux circonstances, force lui avait été de récompenser le mérite, mais il parut fort flatté du compliment. Monsieur l'Orateur, je désire faire une rétractation et je vais dire pourquoi. D'après un rapport déposé par le ministre de l'Agriculture lui-même, voici ce que je constate: comme un bon pasteur, il s'est rendu au milieu de son troupeau, le personnel administratif du service extérieur; il a fait entrer dans la bergerie les brebis privilégiées, en les désignant individuellement, au nombre de 146 et les a parquées dans l'enclos réservé à ceux qui bénéficient de l'augmentation—et voici l'énumération de ces faveurs—81 touchent une augmentation de $50 respectivement, 21 reçoivent une majoration de $100, quinze une augmentation de $150, dix-neuf une augmentation de $200, deux employés touchent une majoration de $250, cinq une augmentation de $300, deux une augmentation de $350, trois bénéficient de $400 d'augmentation, et un employé reçoit $450, deux une augmentation de $500 et un employé touche une augmentation de $600; soit, au bénéfice des 146 titulaires, une augmentation de $15,310. L'habileté et la dextérité déployées par le ministre à effectuer ces augmentations, au moment voulu, seraient tout à fait étonnantes, si nous ne connaissions pas son savoir faire. Ces changements ont pris effet du 1er jour d'avril pour un grand nombre, et quelques-uns, du premier jour d'août; mais la date de ces augmentations est antérieure de deux mois ou d'un mois au décret en conseil.

Parmi ces 146 employés, un certain nombre ont reçu leur augmentation en mai, mais la plupart de ces augmentations se sont effectuées le 28 et le 31 août respectivement. L'heure citique approchait; il restait peu de temps, il fallait se hâter de faire la fenaison pendant que le soleil brillait, et le ministre de l'Agriculture se mit à l'œuvre et y réussit pleinement. Sept fonctionnaires reçurent une augmentation qui leur permit d'atteindre l'échelle de $2,100; 21 arrivèrent à l'échelle de $800 à $1,600, par des additions de $50, de $100, de $150, de $200 ou de $250. Sept sont passés de l'échelle de $2,100 à $2,800, par suite de majorations de $150, de $200, de $350, de $400, de $500; sept passèrent de l'échelle de $1,-600 à $2,100, au moyen d'un accroissement de $450, dans une circonstance, et de $200 dans l'autre, puis de $500, puis de $150, et une autre de $50, une autre de $100, enfin, une de $400.

M. G. E. FOSTER.

Voici une autre singularité que j'ai mentionnée, sans la mettre en relief: parmi les sept fonctionnaires atteignant l'échelle de $2,100, deux ont été nommés avant 1896 et 600 ont tous été recrutés pour le service en 1901, en 1902, en 1905 et en 1907; tandis que les 21 qui ont atteint le traitement de $1,-600 ont tous été recruté pour le service, en 1900, en 1901, en 1902, en 1903, en 1904, en 1906. Parmi les fonctionnaires qui ont atteint le chiffre de $600, tous à l'exception d'un seul sont entrés au service en 1902, en 1899, en 1898, en 1900, en 1901, en 1907. En résumé, le chiffre global des transferts effectués par le ministre est de 194, à $207,-150; le chiffre des nouvelles nominations en 1908 est 140, à $13,100; les augmentations à dater du 1er avril se chiffrent par 146, soit $15,100.

Pour vous donner une idée des faveurs distribuées par ce modeste ministre voyons ce qu'il a fait, ainsi que le dossier le prouve. Tout cela, sans doute, est la conséquence découlant de sa situation ainsi que le résultat des circonstances et des temps que nous traversons, et il n'y a rien ici de prémédité. Mais enfin voici les faits: cet honorable ministre emploie 24 ouvriers agricoles, au prix de $35,400, soit une moyenne annuelle d'environ $1,200 à $1,300 par tête; 10 bouviers, moyennant $10,100, soit un salaire moyen d'environ $1,000; trois commis d'exposition, à $2,500, soit une moyenne de $800; dépenses imprévues de l'administration, 21 employés, à $14,500; soit $700 en moyenne; service de l'hygiène publique, trois employés, $6,450, soit $2,100 chacun; service des semences, 21 employés, aux appointements de $1,000 chacun; soins hygiéniques des animaux, 22 employés aux appointements de $1,400 en moyenne; 4 experts en culture du tabac, touchant $1,200 en moyenne; 29 employés pour l'industrie laitière et l'entrepôt frigorifique, aux appointements de $1,000 en moyenne; 29 employés du recensement, aux appointements de $1,000, en moyenne; 28 employés des archives, aux appointements de $1,000 en moyenne et un peu plus. Parmi ce personnel de 194 employés, 160 ont été nommés depuis que le ministre dirige ce ministère.

L'hon. M. FISHER: Très bien.

L'hon. M. FOSTER: Voilà qui établit l'immense influence, au point de vue de la distribution des faveurs politiques, dont jouissait le ministre sous l'ancien régime. Mais si le ministre des Travaux publics s'est bien tiré d'affaires et si le ministre de l'Agriculture lui a damé le pion, que dirai-je du ministre de l'Intérieur? Je vais m'occuper un instant de ce dernier.

Sir WILFRID LAURIER: Il est six heures.

L'hon. M. FOSTER: Il me suffira de cinq minutes, pour terminer mes obseravtions à l'égard du ministre de l'Intérieur.

L'hon. M. OLIVER: Il ne vous suffira pas de cinq minutes pour signaler toutes les irrégularités du ministère de l'Intérieur.

L'hon. M. FOSTER: Cela serait insuffisant, si le ministre pouvait, à son gré empêcher ces révélations. Mais puisque le premier ministre déclare qu'il est six heures, je remettrai ces intéressantes révélations jusqu'au moment de la reprise de la séance.

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

Reprise de la séance.

L'hon. M. FOSTER: Le ministre de l'Intérieur (M. Oliver) a bien voulu m'avertir, au moment de la suspension de la séance, de cet après-midi, qu'il était obligé de s'absenter ce soir, mais il a eu la délicatesse d'ajouter que je ne devais point lui épargner les coups parce qu'il serait absent. Il va sans dire que cela est parfaitement entendu. Comme je l'ai observé, le ministre des Travaux publics et le ministre de l'Agriculture se sont bien tirés d'affaire; mais le vocabulaire de la langue anglaise ne fournit pas d'expression qui me permette de dire d'une manière adéquate comment le ministre de l'Intérieur s'est surpassé dans cette besogne. Le 1er septembre, le ministre de l'Intérieur a transféré du service de l'extérieur au service de l'intérieur 504 employés. Son champ d'opération était plus vaste que celui parcouru par le ministre de l'Agriculture ou par le ministre des Travaux publics et il a prouvé qu'il s'y entendait parfaitement à faire la moisson et à glaner les épis. Du 1er juin au 31 août, sur les 504 employés de son ministère, le troupeau du service extérieur, il a accordé des augmentations à 270. Les 22, 23et 30 juin, il en fit entrer encore 43 dans l'enclos du service extérieur. En juillet il ajouta 13 nouveaux sujets à cette élite de privilégiés.

Au commencement d'août, il augmenta de 18 le nombre de ces élus. Mais, c'est le 26, le 27 et le 31 août qu'il se surpassa dans cette besogne et qu'il fit preuve d'une grande activité, lorsqu'il fit entrer dans la bergerie 196 nouvelles brebis, portant ainsi, je le répète, à 270 le chiffre des augmentations dans le service extérieur, au prix d'une dépense publique annuelle de $42,830. Ces augmentations oscillent entre $50 et $550 et leur date est antérieure, en certains cas, de un à deux mois à celle du décret en conseil; en outre, le ministre a fait preuve de son habileté accoutumée en plaçant les privilégiés, bénéficiaires de cette augmentation au sommet même de la glissoire.

Cinquante-huit emplovés ont bénéficié d'une majoration de traitement jusqu'à concurrence de $900, de manière à les faire entrer dans la classe atteignant le maximum de $1,600. Ces augmentations se sont effectuées au moyen de sommes additionnelles de $200, de $300 et de $350. Puis, 32 employés ont bénéficié d'augmentations qui leur permettent de figurer dans la division dont l'échelle part de $1,600, pour s'élever jusqu'à $2,100, les sommes additionnelles oscillant entre $200 et $500. Neuf employés ont bénéficié de l'augmentation jusqu'à concurrence de $2,100, de façon à les faire figurer dans la classe de fonctionnaires dont les appointements partent de $2,100 et s'élèvent jusqu'à $2,800, les augmentations touchées ici s'élevant jusqu'au chiffre de $500. Mais le ministre de l'Intérieur s'est encore surpassé: au cours des mois de juillet et d'août, il a effectué 45 nominations d'employés recevant une totalité d'appointements de $30,080, et cela va sans dire, ces fonctionnaires ont été transférés, le 1er septembre, au sein du service régulier. Ainsi, en fait de nouvelles nominations et augmentations, il s'est effectué 315 transferts, au coût additionnel de $72,910 pour le pays.

En outre, le ministre de l'Intérieur a effectué un certain nombre de doubles augmentations. Sans désigner pour le moment les bénéficiaires de ces augmentations—car cette analyse pourra s'effectuer, lorsque le bill nous aura été soumis—disons qu'un employé qui touchait $850 d'appointements a reçu, le 27 août, $50 d'augmentation et en outre à la même date (il y eut sans doute deux séances du conseil, ce jour-là) on lui a accordé une autre augmentation de $300; soit une totalité de $350, ce qui porte son traitement à $1,200. Un autre fonctionnaire touchant un traitement de $900 a reçu, le même jour, deux augmentations de $50 respectivement; ce qui porte ses appointements à $1,000 et lui permet de figurer dans la classe 2-B. Le 20 juin, un autre employé a reçu $100 d'augmentation et le 27 août, on lui a accordé une autre augmentation de $100; l'objectif visé étant de porter son traitement à $1,600, de façon à lui permettre de toucher une majoration de traitement jusqu'à concurrence de $2,100.

Un autre employé recevait $850 d'appointements; or, le 2 juillet, il reçut $350 d'augmentation et le 27 août, une autre majoration de $400, soit une totalité de $750 d'augmentation, et c'est grâce à ce tour d'adresse qu'il peut figurer aujourd'hui dans la catégorie bénéficiant d'un minimum de $1,600 et d'un maximum de $2,100. Ici je dois faire observer, en passant, que c'est là un exemple frappant. Cet employé a reçu des augmentations s'élevant au chiffre de $750. Il peut recevoir l'augmentation en bloc de $150. Ainsi, ce fonctionnaire qui touchait $850 d'appointements, reçoit $950 d'augmentation; de sorte que le chiffre de ses augmentations dépasse celui de son traitement primitif.

Un autre employé recevait $1,800 d'appointements; mais le 6 août, on lui accorda une augmentation de $100 ,et le 27 août, une autre augmentation de $200, ce qui lui permet de figurer dans la classe touchant au début $2,500 jusqu'au maximum de $2,800. Un autre fonctionnaire, qui touchait $1,280,

a reçu, le 30 juin, $50 d'augmentation, et le 27 août, $270, ce qui le porte aussi dans la catégorie des fonctionnaires qui touchent le minimum de $1,600 jusqu'au maximum de $2,100 Le 27 août, un autre fonctionnaire reçut une augmentation de $100, au cours de la matinée, je suppose, et l'après-midi, après plus ample délibération, on lui accorda une autre augmentation de $550, ce qui lui permet de figurer dans la classe d'employés touchant un minimum de $2,100, d'où il pourra atteindre le but convoité, c'est-à-dire le maximum de $2,800.

Un autre fonctionnaire, dont les appointements étaient de $1,300, reçut, le 30 juin, $50 d'augmentation, et le 27 août, $250, ce qui le porte dans la catégorie de $1,600 à $2,100. Un autre fonctionnaire qui touchait $600 reçut, le 26 août, $200 d'augmentation, et le 27 août—après une nuit de délibération—une augmentation de $100, de sorte qu'il figure aujourd'hui dans la classe touchant au début $900, puis atteint le maximum de $1,200. Quand ce fonctionnaire recevra l'augmentation en bloc de $150, il aura touché $450 d'augmentation ajoutée à un traitement de $600, ce qui double presque ses appointements et le fait figurer dans la classe recevant jusqu'à $1,200. Un autre employé touchant $950 reçut, le 31 juillet, une augmentation de $50, et le 27 août, encore l'augmentation, ce qui porte son traitement à $1,200.

Il y a une singularité assez frappante à noter ici. Lorsque le ministre des Travaux publics et le ministre de l'Agriculture décidèrent de majorer ces traitements, ils se donnèrent la peine de s'adresser au conseil et d'obtenir un décret les autorisant à le faire. Mais la plupart de ces majorations de traitements se sont effectuées sans que le ministre en référât au conseil et s'appuyant pour cela sur sa seule autorité. J'ai posé la question au ministre de l'Intérieur; je lui ai demandé de me donner le chiffre global du crédit affecté pour 1908-1909, aux appointements des commis, et il m'a répondu que c'était $394,122. Je lui ai demandé combien il comptait alors d'employés et quel était le chiffre de leurs appointements pour l'exercice, et il m'a répondu qu'il avait 416 employés, tous les traitements atteignaient le chiffre de $381,202. Sur ce pied, il aurait bénéficié d'un excédent de $12,830.

Mais il a fait des augmentations dont le total s'élève à $42,510 et il en a antidaté. Le problème que j'ai essayé de résoudre est celui-ci: de quel droit et avec quelle autorisation a-t-il fait des augmentations s'élevant à $42,510, après le vote des crédits par le Parlement, quand il n'avait seulement qu'un surplus de $12,830 sur le montant qui lui avait été voté. Mais il est allé plus loin, je crois que c'était peu de jours avant le 1er septembre, il regarda alors autour de lui, dans le monde extérieur et il fit 45 nominations nouvelles. En 1908, il a fait 116 nominations nouvelles comportant des appointements de $75,310 et tout l'ensemble de ces 116 nominations de 1908 est passé le 1er septembre dans le service civil régulier, avec les traitements auxquels le ministre les aurait nommés à partir de $500 jusqu'à $1,200.

Je pose de nouveau la question, comme je le ferais si le ministre était ici, de savoir s'il a contrevenu à l'esprit et à la lettre de la loi? L'ancienne loi et la nouvelle sont unanimes sur le point suivant: l'obligation constitutionnelle aussi bien que l'obligation légale est qu'avant de voter une augmentation de traitement, il faut que l'argent soit disponible. Comment a-t-on pu faire toutes ces nominations et toutes ces augmentations quand il n'y pas eu de crédits votés par le Parlement dans ce but spécial? Le ministre tente de se retrancher en partie derrière le fait que la loi, dit-il, en constituant le département à donné au ministre lui-même le droit de faire des nominations à même les crédits votés pour l'administration générale. C'est-à-dire que s'il a un crédit affecté aux terres, il peut créer autant d'emplois nouveaux qu'il lui plaît, par la seule volonté ministérielle. Ce n'est pas là l'esprit de la loi. Suivant moi, la loi veut parler des emplois temporaires et je ne crois pas qu'elle donne au ministre le droit de faire des nominations qui seront, pour tous desseins et pour toutes intentions, des nominations d'employés permanents. Si le ministre a su, quand il a fait ces 45 nominations qu'elles ne devaient pas être temporaires, que le 1er septembre chacun de ces employés passerait dans le service du pays et ne pourrait pas en être mis dehors, il faisait en réalité des nominations permanentes, il faisait sans égard pour le Parlement et sans avoir, comme je le prétends, un crédit spécial à cet effet.

Maintenant quel droit a un ministre de donner une augmentation à un employé le 27 août et de l'antidater du 1er avril 1908? La loi, soit l'ancienne, soit la nouvelle, ne lui donne pas ce pouvoir, autant que j'ai pu m'en rendre compte.

Cela n'est pas d'accord avec l'esprit qui a présidé à la création du service civil, soit anciennement, soit aujourd'hui. Pourtant c'est ce qu'ont fait les ministres des Travaux publics et de l'Intérieur; je ne suis pas aussi certain si le ministre de l'Agriculture a procédé ainsi, mais je le crois, du moins, dans certains cas.

Il est assez instructif de prendre la page 536 du hansard non revisé, et d'examiner ces six pages et demie consacrées aux nominations et aux augmentations. Je vais en lire quelques-unes pour montrer comment cela s'est passé. Voici un employé qui reçoit $550, et que vous pourriez appeler une nomination au premier degré, comportant un traitement inférieur et classé

probablement dans une division inférieure comparativement aux autres. Cet employé qui touche $550 est augmenté de $250 le 27 août. Dans quel but ? De porter l'employé à $800 de façon que le 1er septembre il puisse entrer dans la classe rétribuée de $800 à $1600. Un autre employé reçoit $550; le même jour on l'augmente de $250 avec absolument le même résultat, c'est-à-dire qu'il passe au minimum de $800. Un autre et encore un autre reçoivent $500 et sont augmentés de $300, le 27 août, puis ils sont transférés dans la subdivision de $800 à $1600. Je ne veux pas fatiguer la Chambre en citant toute la liste. Mais voici un groupe de trois employés auxquels une augmentation de $400 a été donnée le 31 août en vue de les élever à une classe plus élevée. Voici un commis qui reçoit $500, on accorde $220, le 31 août. En voici un qui reçoit $550 et le 27 août on lui donne $350 de façon à le comprendre dans la subdivision qui va de $900 à $1,200. Une autre augmentation de $350 et une autre encore de $350 portent un employé au minimum de $1,600 à $2,100. Voici un groupe dans lequel chacun reçoit $700, chacun d'entre eux étant augmenté de $200 et le jour suivant tous se trouvent inclus dans la classe de $900 à $1,200 par la nouvelle classification.

Encore une fois, je ne veux pas fatiguer la Chambre en lisant le tableau, mais c'est la même chose du commencement à la fin. Dans neuf cas sur dix, l'intention poursuivie est de préparer l'employé à entrer le jour suivant dans le nouvel arrangement en vertu d'une base de faveur.

Permettez que je fasse un tableau de l'œuvre de ces trois ministres et de vous faire voir comment il est résumé:

	Ministère des Travaux Publics.		Ministère de l'Agriculture.		Ministère de l'Intérieur.		Totaux.	
	Nomb	Salaires.	Nomb	Salaires.	Nomb	Salaires.	Nomb	Salaires.
		$		$		$		$
Nouvelles nominations, 1908	16	15,827	14	13,100	116	75,310	146	104,237
Augmentations après le 1er juin	117	13,750	149	15,310	270	42,830	503	71,890
Total	133	29,557	160	28,410	380	118,140	649	176,127
Augmentation uniforme à $150	.....	19,950	.....	24,000	.....	57,900	649	101,850

Le ministre de l'Agriculture nous a dit cette année, à son retour, que la loi adoptée l'an dernier pour le bénéfice du service intérieur avait augmenté en tout les appointements de $37,000. Pourtant, ces trois ministres s'occupaient des employés du service extérieur et ils augmentaient leurs appointements de $72,000 environ. Mais voici encore une chose curieuse. J'ai examiné avec soin les tableaux des augmentations accordées aux employés du service extérieur, et qu'ai-je trouvé? J'ai trouvé que presque dans chaque cas ils ont droit à l'augmentation générale de $150; de sorte qu'en plus de toutes les augmentations dont j'ai parlé et qui paraissent assez généreuses, probablement chacun de ces employés touchera $150 à partir du 1er avril 1908. Je pose de nouveau la question: Comment ces augmentations ont-elles pu être postdatées? Etait-ce juste, était-ce d'accord avec l'esprit de la loi, était-ce d'accord avec la lettre de la loi? Comment ces augmentations ont-elles pu être faites comme elles l'ont été en beaucoup de cas sans la sanction du conseil? Est-ce d'accord avec l'esprit de la loi? Est-ce d'accord avec une bonne administration du service civil? Comment a-t-on pu procéder de cette manière sans avoir fait voter d'abord des crédits par le Parlement, comme cela s'est passé dans les cas que j'ai cités?

Ces questions méritent des réponses, mais par dessus tout, ce qui est le plus grave, suivant moi, c'est l'aversion de ces honorables ministres à se conduire équitablement envers le service civil et les employés de l'Etat. Je vous déclare que si des gamins jouaient aux billes pour de bon dans la rue, et si deux ou trois d'entre eux voulaient essayer ce truc, leurs camarades les mettraient en quarantaine, s'ils avaient de l'esprit. Si au jeu de crosse ou de hockey les joueurs se conduisaient avec si peu d'envie de jouer franc-jeu, l'arbitre les mettrait rapidement hors du jeu.

Je demande aux personnes de bon sens qui siègent des deux côtés de la Chambre si c'était là jouer franc-jeu avec des intérêts qui étaient si importants.

Or, pendant qu'il en était ainsi avec les 1,577 employés qui devaient, à partir du 1er septembre, entrer dans le service régulier, comment procédait-on à l'égard du service régulier lui-même? C'est une question qui vient à propos, monsieur l'Orateur. En dehors du petit nombre de hauts fonctionnaires qui ont été promu à une classe supérieure avant la fin de la session en juillet, les rangs et les employés du service ci-

vil sont restés en l'état primitif et aucune augmentation n'a été accordée aux employés. Ils étaient collègues dans le service, travaillant côte à côte avec des fonctionnaires du service extérieur.

Ils étaient permanents, ils avaient dû passer des examens, ils devaient travailler ferme, conformément aux règlements, ils devaient se soumettre à toutes les réserves; un grand nombre d'entre eux étaient dans le service, depuis de longues années, et pourtant ces collègues ont été entièrement négligés et rien n'a été fait en leur faveur. Les autres collègues du dehors qui travaillaient à côté d'eux, avaient des ministres qui les examinaient avec soin, qui les étudiaient et ils ont eu de fortes augmentations, tandis que les employés permanents réguliers ne recevaient absolument rien. Oh! oui, ils ont reçu quelque chose, ils ont reçu la punition la plus amère qu'on pouvait leur infliger, par une juste suspension, jusqu'à ce qu'ils aient voté comme il faut. Ils durent se soumettre à l'indignité d'être cabalés par des individus qui leur dirent que le premier ministre ferait ceci et cela, s'il était élu; il est le patron; vous feriez mieux de faire attention à la façon dont vous aller voter! Pendant une longue période de fatigues et de disputes, le service civil, les membres réguliers de la maison, ont été conservés là comme le " foot-ball " des hommes politiques. Peut-on en douter? Quand le ministre de l'Agriculture eut trouvé le temps de préparer cette magnifique augmentation qui devait être accordée au service civil permanent par la loi adoptée l'an dernier, il se leva un jour en Chambre et nous expliqua quelle magnifique augmentation c'était; elle s'élevait à la somme royale de $37,800. Est-ce exact? Je pense que c'est à peu près ce chiffre.

L'hon. M. FISHER: Je ne me souviens pas du chiffre.

L'hon. M. FOSTER: Avec ce soin incalculable, après avoir passé qui sait combien de nuits sans sommeil et de jours de fatigue, les ministres élaborèrent leur plan de donner aux employés du service civil du pays une augmentation de 12½ à 15½ p. 100? Quand cela fut fait, ils eurent à partager pour 1,228 d'entre eux, la magnifique somme de $37,000. Qu'en est-il résulté? Le ministre n'a pas employé une heure à se rendre compte des résultats de son plan avant de le proposer et après qu'il eut été adopté par la Chambre. Maintenant, il revient devant la Chambre. On a eu un peu de loisir après les élections pour travailler à cette énorme augmentation, on a constaté ce qu'il en était, puis on passa d'autres nuits nombreuses sans sommeil, pendant de longues heures, dans la chambre et dans le cabinet, et enfin on est arrivé à ce résultat de nous présenter ce sérieux calcul de logarithmes. Nous donnerons $150 d'augmentation en bloc à chaque employé, homme ou femme, jeune et vieux du service civil! Je m'étonne que le ministre de l'Agriculture paraisse en aussi bonne santé après le surmenage auquel il a dû se soumettre pour arriver à un résultat pareil.

L'hon. M. FISHER: Il a une bonne conscience.

L'hon. M. FOSTER: Une bonne conscience? Eh! bien, il y a des degrés dans la bonté.

L'hon. M. FISHER: Très bien.

L'hon. M. FOSTER: La dureté est quelquefois un signe de bonté. Je ne discuterai pas cette question avec mon honorable ami. Mais, puisque nous sommes sur ce sujet, voyons ce que signifie cette augmentation en bloc de $150. Pourquoi la donne-t-on? Elle est accordée en vue de donner une compensation à l'employé civil qui travaille depuis longtemps et péniblement, qui n'a pas été payé avec justice depuis un grand nombre d'années, quand le coût de la vie est élevé et augmente de plus en plus chaque année.

Cette gratification a-t-elle quelque raison d'être, si ce n'est celle-là? Quelle raison le Gouvernement invoque-t-il? La seule, c'est celle que j'ai indiquée, et il n'en saurait invoquer d'autre. L'employé qui fait partie du service depuis le plus grand nombre d'années et qui a rendu le plus de services devrait recevoir plus que l'employé nommé de date récente et dont les services ont moins de valeur. Pourquoi? Parce que l'ancien employé a travaillé longtemps à des appointements insuffisants; il n'a pas reçu d'augmentation, en dépit du renchérissement de toutes les choses nécessaires à la vie. Cette augmentation uniforme ne tient pas compte des circonstances. La jeune fille, le jeune homme qui ne sont employés que depuis un mois, recevront la même augmentation que le père de famille travaillant à leurs côtés, qui est dans le service depuis quinze, vingt ou trente ans, qui a tous les fardeaux et les responsabilités du chef de maison et qui se ressent tout particulièrement de l'enchérissement de la vie et de l'insuffisance du salaire. Il ne lui sera pas accordé plus qu'à l'autre; est-ce juste?

Sir WILFRID LAURIER: C'est conforme aux Ecritures.

L'hon. M. FOSTER: Le premier ministre est-il d'avis que c'est juste? Je ne m'étonne pas de ce qu'il garde le silence, car certes il ne pourrait dire que c'est juste. Conformément à cette règle, la jeunesse reçoit autant que le vieillard. Le commis nommé le 31 août, qui n'a jamais rien fait pour l'Etat, qui n'a jamais eu à souffrir de l'insuffisance des appointements, de la cherté de toute chose, obtient sa gratification de $150. Le premier ministre pense-

t-il que ce soit juste? J'ai trop bonne opinion de sa claire raison et de son bon cœur pour le croire. L'employé qui, du jour au lendemain, a été porté sur cette nouvelle liste et a obtenu du coup un avancement de $600, va obtenir, en outre, cette augmentation de $150, tandis qu'à ses côtés, ou maintenant au-dessous de lui, peut-être, se trouve un commis depuis de longues années dans le service permanent, et qui a connu le fardeau et la chaleur du travail pénible sous un régime de rémunération insuffisante et de renchérissement de toutes choses. Il me faut bien conclure qu'aucun homme pratique, qu'aucun homme juste n'admettra que cet octroi d'une gratification de $150, suivant le programme que l'on s'est tracé soit une mesure de justice égale. Si on l'accorde sous forme d'indemnité, en raison de l'insuffisance des appointements et du renchérissement, afin d'assurer davantage à celui qui a souffert davantage et de donner moins à celui qui a moins souffert.

Considérez le nombre de ceux dont les appointements ont été augmentés dans le service extérieur, et qui le 1er septembre ont été incorporés dans le service intérieur; vous constaterez que 19 sur 20 de ces employés, aux termes du présent arrangement, vont bénéficier de cet octroi de $150, bien qu'ils aient déjà, avant le 1er septembre reçu des augmentations variant de $200 à $800, sans compter leur promotion à la catégorie supérieure. Mais quand on en vient aux 1,228 employés qui étaient régis par la loi du service civil avant la loi du 1er septembre, on constate que nombre de ces employés sont au maximum des appointements de leur classe et ne peuvent aucunement bénéficier de cette gratification uniforme de $150, tandis que ceux auxquels le ministre a prodigué de l'avancement au taux de plusieurs centaines de dollars recevront, en outre, cette augmentation uniforme de $150. Le très honorable premier ministre pense-t-il que ce soit juste. La règle doit être que l'employé civil de l'ancien régime ne recevra pas plus que la différence entre le chiffre de ses appointements de la classe dans laquelle il est placé; et qu'en résulte-t-il? Un de ces anciens employés rentre dans la classe dont les appointements vont de $900 à $1,200; il recevait $1,100 par année, l'année dernière; son augmentation statutaire est de $50, ce qui le porte à $50 près du maximum de sa classe ;il ne pourra donc obtenir que $50 sur cette gratification uniforme de $150. Est-ce bien là un code de justice? Voyez tous les employés qui ont atteint à $1,100 d'appointements, maximum de la seconde classe cadette; vous constaterez qu'il s'en trouve un grand nombre employé depuis de longues années. Plusieurs d'entre eux ont été nommés du temps du gouvernement conservateur, ont atteint ce maximum de $1,100, il y a nombre d'années, et se trouvant au maximum de leur classe, n'ont pas obtenu d'augmentation statutaire dans l'intervalle; ces employés également ne pourront bénéficier de cette augmentation uniforme de $150.

Un tel résultat ne saurait paraître équitable à tout homme animé de l'esprit de justice, quel que soit le parti auquel il se rattache. Beaucoup de ces employés de la 3e classe, de la 2e classe senior, de la 2e classe cadette sont d'anciens employés du Gouvernement qui ont souffert d'une insuffisance d'appointements et du renchérissement de la vie, et la plupart d'entre eux ne sont pas en mesure de bénéficier pleinement de cette augmentation uniforme de $150. Ce n'est pas tout; voici un argument de plus que je soumets à l'appréciation du premier ministre: non seulement ces employés vont-ils perdre en partie le bénéfice de l'augmentation uniforme, mais étant au maximum de leur classe actuelle, ils se trouvent dans une impasse en quelque sorte, et il s'écoulera de longues années, peut-être, avant qu'ils puissent obtenir de l'avancement; mais ces gens favorisés de la fortune qui étaient en dehors de la bergerie et dont les ministres prennent soin, s'assurent les grosses augmentations, se font mettre dans les classes élevées, avec une longue perspective d'augmentations annuelles de $50 et de $100 par année. Il me paraît y avoir là une injustice. Prenez les employés de la 1re classe; voici un bon employé, de plusieurs années de service, gagnant $1,900; on le porte à $1,950 pour cette année; il est rangé dans la classe de $1,600 à $2,100.

Il est resté au maximum de son ancienne classe des années durant, au service du pays, sans recevoir l'augmentation annuelle de $50, et aujourd'hui ses appointements sont de $1,950, et le maximum des appointements de la classe dans laquelle on le place est de $2,100. Il obtient sa pleine augmentation, et le voilà au maximum de sa classe; il va y rester probablement de longues années avant de pouvoir obtenir de l'avancement. Ce sont là, à mon avis, des injustices criantes, résultat du peu de soin que le Gouvernement a mis dans l'administration de la loi régissant l'augmentation des appointements des employés publics. Je ne m'étendrai pas davantage sur ce sujet; je me contenterai de soumettre la question au très honorable premier ministre et à ses collègues, et de leur demander si c'est bien là faire preuve d'esprit de justice. Je voudrais que l'ancien président de la Chambre invitât les ministres, notamment les trois dont je me suis occupé un peu plus particulièrement, à se réunir dans un cabinet particulier et qu'il leur chantât ou leur déclamât la pièce que je lui ai souvent entendu déclamer: "Play up, play the game and play it fair". A mon avis, cela produirait quelque effet sur ces honorables ministres, étant donné surtout le talent avec

lequel l'ancien président sait rendre les sentiments exprimés dans la phrase principale.

Monsieur l'Orateur, j'ai très peu de chose à ajouter. Je ne saurais me dispenser toutefois, en terminant, de dire brièvement comment cette réforme aurait pu être effectuée. Le premier ministre me dira peut-être: Vous avez critiqué, mais vous n'avez proposé aucun moyen de solution. Cela ne me regarde pas. Ces messieurs ont entrepris de constituer le personnel administratif sur une base convenable, et de lui assurer un traitement équitable. Il leur appartient de le faire, de même qu'il nous incombe, autant que possible, de les aider à atteindre leur but. C'est à nous de critiquer les points faibles, les côtés injustes du projet et de demander aux ministres de corriger ces défauts. Cependant, j'aperçois une solution qui aurait été équitable et satisfaisante. Le ministre de l'Agriculture aurait dû se fier à ses collègues et à sa propre commission du service civil. Il aurait dû attendre deux ou trois jours, si sa cause était bonne, et soumettre cette bonne cause à la décision de ses collègues et de la commission du service civil. Si sa cause était bonne, ses collègues ne l'auraient-ils pas reconnu. La nouvelle loi est suffisamment large pour la solution de difficultés de cette nature. La commission du service civil est une création directe du ministère. Tout ce spectacle pitoyable aurait été évité si les ministres avaient soumis leurs cas à la commission et à leurs propres collègues après le 1er septembre 1908. En ce qui regarde la classification, je connais un tribunal qui l'aurait effectuée et qui l'aurait effectuée équitablement, et on aurait évité ainsi d'exposer un ministre au reproche d'assurer de l'avancement à un de ses neveux, ou un sous-ministre au reproche d'assurer de l'avancement à ses parents. De telles pratiques font perdre confiance dans le département, dont tous les employés, hommes et femmes, savent ce qui se passe.

Cela aurait été évité si vous aviez soumis l'affaire à un tribunal composé de votre sous-ministre et de votre commission du service civil, qui se seraient concertés pour faire la classification. Dans ces conditions, les employés se seraient rendu compte qu'ils étaient l'objet d'un traitement équitable; on n'aurait pas eu sous les yeux le spectacle scandaleux de la mise en œuvre des influences officielles, des ficelles politiques.

Avec calme, avec sang-froid, après mûre délibération, en exécution d'un projet défini, ayant la justice pour pierre de touche, le tribunal ainsi composé aurait effectué la classification et aurait assigné les rangs et les places dans un ordre fondé, jusqu'à un certain point, sur le mérite et la compétence. Combien d'abus n'aurait-on pas évité si on avait pris ce moyen. Et en ce qui regarde le service extérieur ce tribunal aurait suivi la même ligne de conduite. A mes yeux, ce qu'on a fait est une véritable dérision de l'esprit de la loi et de l'idée de justice applicable aux diverses parties du service. A cet égard également, je pense que ces ministres auraient mieux fait de soumettre leur cas à leurs collègues après le 1er septembre; et grâce à cet arrangement, à cet examen attentif, à cette discussion de l'expérience des sous-ministres, grâce aussi à la coopération, libre de toute prévention et de tout préjugé, des deux commissaires (dont le choix, si je ne me trompe, a été généralement approuvé, dans le pays), vous auriez obtenu une classification, et, en somme, beaucoup plus conforme à la dignité du service et à la dignité du Gouvernement que ce qu'on a vu se passer sous nos yeux. Or, je m'en rapporterai au premier ministre. C'est lui, en définitive, qui est responsable. Il savait que ces augmentations allaient être accordées, puisqu'elles ont été débattues dans son conseil; il savait que d'autres de ses collègues agissaient équitablement. Assiégés par des gens du dehors qui leur représentaient que dans les autres départements on obtenait des augmentations par douzaines, par vingtaines et par centaines, et demandaient pourquoi ils n'étaient pas traités de la même manière, ces ministres répondirent: Ce n'est pas conforme à l'esprit de l'acte, et nous ne sommes pas disposés à le faire. Et le premier ministre resta tranquille dans son cabinet, permit à ces trois ministres de faire à leur guise, tandis que les autres tiraient de l'arrière, mais tiraient de l'arrière dans un noble but et sous une noble inspiration. Ce n'était pas là assurer justice égale à tous. Le premier ministre ne savait-il donc pas ce qui se passait, et est-ce aujourd'hui pour la première fois qu'il entend parler de ces choses? Dans tous les cas, nous comptons que le premier ministre, comme dit le poète, se montrera généreux, équitable et de franc jeu.

M. G. E. FOSTER.

L'hon. SYDNEY FISHER (ministre de l'Agriculture): Monsieur l'Orateur, mon honorable ami, le député de Toronto-nord (l'honorable M. Foster) termine son discours en rappelant les paroles du précédent président de cette Chambre: "Jouez le jeu et jouez-le franchement." Il retourne à quelques jours en arrière et dit qu'il m'a fait certains compliments qu'il est maintenant obligé de retirer. Je remonterai plus loin encore, et je rappellerai qu'à la dernière session je l'ai félicité sur la manière impartiale avec laquelle il avait discuté le bill de 1908 sur le service civil, et l'ai remercié de nous avoir apporté dans l'étude de cette question le concours de sa grande expérience législative et administrative.

Mais je crains d'avoir aujourd'hui à suivre son exemple et d'être obligé de retirer ce que j'ai dit. Il a consacré une grande partie de son discours à dénigrer un tra-

vail dans lequel il avait une si grande part. Durant la dernière session, en règle générale, il traitait avec justice et impartialité les propositions venant du Gouvernement ou de la droite. Grâce au concours des deux partis, nous avons pu améliorer le projet sur plusieurs points; mon honorable ami a contribué à ce travail et, dans l'ensemble, nous étions passablement d'accord. Je n'aurai pas recours à l'argument banal que parce qu'il n'a pas proposé d'amendements et n'a pas demandé que le vote fût pris, il approuvait toutes les dispositions du bill; mais les "Débats" de la dernière session démontreront qu'il a bel et bien approuvé plusieurs des modifications apportées au bill original. J'irai plus loin et je dirai que lorsqu'il est arrivé quelquefois que nous ne pouvions pas accepter sa manière de voir, il s'est rendu aux raisons que nous donnions et a cessé son opposition.

Mais aujourd'hui, il entreprend de dénigrer cette loi. Il cherche à démontrer jusqu'à quel point elle est injuste et incomplète, que certaines de ses dispositions favorisent de graves injustices envers certains fonctionnaires et certaines classes de fonctionnaires.

Il prétend qu'en vertu de cette loi le service extérieur à Ottawa a été amené dans le service intérieur et se plaint de ce que ce changement a été opéré, pour ainsi dire, mécaniquement. Sur ce point, je renvoie mon honorable ami au texte primitif du bill. Dans ce bill, tel qu'alors rédigé, l'entrée du service extérieur dans le service intérieur ne se faisait pas de la manière automatique qui a été finalement adoptée. Aux termes du premier bill, le changement devait se faire, dans chaque cas, en vertu d'un décret du conseil, et c'est le conseil qui aurait eu à se prononcer sur les mérites et les aptitudes des fonctionnaires. Mais mon honorable ami, alors comme toujours, empressé de supposer des motifs politiques et à les imputer à ses adversaires, objecta que c'était un pouvoir dangereux à confier au Gouvernement et qu'il valait mieux mettre le conseil dans l'impossibilité de faire des distinctions entre les fonctionnaires.

Aujourd'hui, cependant, il blâme le procédé automatique par lequel le service extérieur devait être amené dans le service intérieur, oubliant que lui et ses amis sont tout aussi responsables que la droite de ce changement. Il va même plus loin et ne veut pas qu'un employé soit transféré avec le même traitement qu'il avait antérieurement. Il dit que cela est mal et que nous ne devrions pas transférer indistinctement tous les fonctionnaires d'un service dans un autre, en leur conservant leur même traitement. Mais quand mes collègues et moi avons voulu faire un choix entre ceux qui méritaient de l'avancement et ceux qui n'en méritaient pas, mon honorable ami nous accuse de vouloir faire intervenir la politique et de toutes sortes d'intentions, sauf la seule que nous avions, celle de pouvoir faire un choix judicieux entre ceux qui méritent de l'avancement et ceux qui n'en méritent pas.

Jusqu'à un certain point, mon honorable ami fait l'éloge de la loi, mais il le fait plutôt par induction qu'en paroles expresses. Il admet que c'est une excellente chose d'avoir tout le service sur un même pied. Sur ce point nous pensons comme lui et c'est pour cette raison que nous avons fait voter la loi de l'an dernier et que nous avons transféré le service extérieur d'Ottawa dans le service intérieur. L'honorable député se garde bien de dire que bien que le Gouvernement eût depuis des années le pouvoir, s'il en avait eu le désir, de favoriser ses amis politiques ou autres, dans ce service extérieur, il s'en est volontairement désisté en renonçant au droit de faire des distinctions.

Les ministres sont venus devant le Parlement, et se sont volontairement désisté de ce que mon honorable ami prétend être un privilège dont nous étions jaloux; d'un seul coup ils ont fait passer dans le service intérieur un grand nombre de fonctionnaires du service extérieur d'Ottawa, et ces derniers jouissent des mêmes droits et privilèges que les membres du service intérieur et seront comme eux à l'abri de l'intervention du Gouvernement et de ses membres.

Si nous tenions si fort à exercer du favoritisme, nous n'avions qu'à laisser les choses dans l'état où elles étaient et traiter les membres du service extérieur comme l'honorable député prétend que nous voulons les traiter. Loin d'être animés d'un pareil esprit, nous avons transféré un grand nombre de membres du service extérieur—plus de 1,500, dit mon honorable ami—dans le service intérieur, de sorte qu'à l'avenir ils recevront l'augmentation statutaire comme les autres fonctionnaires. Ainsi, volontairement et spontanément nous avons renoncé à toute possibilité d'exercer ce favoritisme, dont l'honorable député fait si grand cas.

Il ferait mieux de ne pas attribuer de semblables motifs à ses adversaires, et d'envisager cette question comme il le faisait lorsque lui et ses amis étaient chargés d'administrer les affaires de ce pays.

Il nous reproche d'avoir relevé le traitement des membres du service extérieur avant de les faire entrer dans le service intérieur. J'aimerais, sur ce point, à entrer dans certains détails. Je n'ai pas sous la main un état de tous les départements, pour faire voir ce que mes collègues ont fait, mais je connais passablement mon propre département, et bien que je n'aie qu'entendu la lecture du chiffre des traitements et que je n'aie eu que quelques minutes pour étudier certains cas controver-

sés, je ferai une analyse aussi complète que possible de ce qui a été fait réellement, pour le comparer à ce que l'honorable député prétend avoir été fait.

Il a trouvé dans l'état que j'ai déposé sur le bureau de la Chambre, et pour lequel il m'a félicité—il n'a pas encore retiré cette partie de ses éloges—en disant que l'état avait été préparé de manière à être bien compris.

L'hon. M. FOSTER: Je maintiens le compliment. Le travail a été fait par un des employés du ministre.

L'hon. M. FISHER: Sous ma direction et d'après mes instructions. Dans tous les cas, on ne m'accusera pas de vouloir cacher ce que j'ai fait.

L'hon. M. FOSTER: Vous ne le pouviez pas; vous étiez forcé de dire la vérité.

L'hon. M. FISHER: Que je l'aie pu ou non, je n'ai pas cherché à cacher ce que j'avais fait, et quand j'aurai donné mes raisons, mon honorable ami verra qu'il a mis trop d'empressement à tirer ses conclusions, et n'a pas consacré assez de temps à l'étude de la question. Il a constaté 146 augmentations dans l'année 1908. Cela est exact. Il a prétendu ensuite, ou du moins a laissé entendre que ces augmentations avaient été accordées pour que ces employés du service extérieur passassent dans le service intérieur dans une situation plus avantageuse que s'ils n'avaient pas reçu cette augmentation.

L'hon. M. FOSTER: J'ai dit que cela a été fait dans plusieurs cas.

L'hon. M. FISHER: Mon honorable ami a peut-être fait cette restriction, mais quand il dénonçait ce prétendu abus, quand il grossissait les choses avec son exubérance de langage habituelle et faisait le tableau des crimes que j'ai commis, il a répété à satiété que les relèvements de traitements avaient été excessivement nombreux durant l'année, laissant nécessairement ses auditeurs sous l'impression que ses relèvements étaient tout récents à la veille du 1er septembre, et faits dans cet unique but.

Or, il y a eu 146 augmentations. Sur ce nombre 108 ont été accordées le premier jour du dernier exercice, dans le cours ordinaire des choses. Sur ces 108 employés, 72 ont obtenu une augmentation de $50 chacun—le chiffre de l'augmentation statutaire dans le service intérieur. Depuis des années, j'ai pris l'habitude de traiter les membres du service extérieur, à Ottawa, sur le même pied que ceux du service intérieur, en leur accordant des augmentations équivalentes, c'est-à-dire de $50 chacun, à moins de raisons spéciales pour accorder plus, ou ne rien accorder. Ces 108 augmentations ont été accordées au commencement de l'exercice, à une date ou je ne provoyais pas quelles seraient les dispositions de la loi sur le service civil, et où j'aurais été obligé de faire des calculs compliqués pour découvrir l'effet que cette augmentation pourrait avoir sur le sort de ces employés du service extérieur. Ces augmentations n'avaient pas plus de rapport avec la nouvelle loi du service civil ou avec l'entrée de ces fonctionnaires dans le service intérieur, que celles qui ont été accordées de la même manière, il y a deux ans, cinq ans ou huit ans.

Mon honorable ami a complètement défiguré le sens et la nature de l'état qui lui a été fourni et où il a puisé les chiffres qu'il cite. Sur ces 108 employés, 36 ont obtenu de plus fortes augmentations; mais il n'y a là rien d'extraordinaire. Les années précédentes, j'ai accordé à certains employés du service extérieur des augmentations dépassant $50, parce que la nature de leurs services semblait le mériter. De plus, un certain nombre de ces 108 employés ont reçu un relèvement de traitement immédiatement avant l'entrée en vigueur de la nouvelle loi.

M. R. L. BORDEN: Combien?

L'hon. M. FISHER: Quarante-six ont reçu l'augmentation dans le mois d'août, mais je crois que quelques-uns d'entre eux n'avaient pas été augmenté au commencement de l'exercice. Je n'ai pas le nombre exact de ces derniers. Parlant de mémoire, je crois que 15 ou 16, sur ces 46, n'avaient reçu aucune augmentation de traitement au commencement de l'exercice; dans tous les cas, 46 ont reçu l'augmentation au mois d'août, ou peu de temps avant le mois d'août.

L'hon. M. FOSTER: J'ai donné les dates exactes. Je vais me procurer l'état. Allez lentement pendant mon absence.

L'hon. M. FISHER: Je ne le promets pas, mais je traiterai mon honorable ami mieux qu'il n'a traité l'honorable ministre de l'Intérieur (M. Oliver) pendant qu'il était absent. J'ai parcouru ces chiffres à la hâte et il est possible que je commette quelques légères erreurs.

J'ai dû hâter d'inscrire ces noms depuis l'heure de la suspension de la séance, et il s'en trouve un ou deux. . .

M. R. L. BORDEN: Ce n'est pas d'un ou deux qu'il s'agit.

L'hon. M. FISHER: J'en conviens. Ainsi, si je fais quelque légère erreur, mon honorable ami s'en expliquera la cause. Je veux m'occuper des 29 fonctionnaires qui ont reçu l'avancement au mois d'août, parce que je voulais leur assigner sous le régime de la nouvelle loi du service civil un rang où ils n'auraient pu atteindre sans cela. J'avoue franchement que c'est dans cette pensée que j'ai accordé de l'avancement à ces 29 personnes. Avant d'exposer les raisons particulières que j'avais d'agir de la sorte,

je veux donner des explications de nature générale.

Lorsque vint le moment de procéder au classement du personnel entier de mon ministère, je m'écartai entièrement de l'ancienne classification. Nous avons réparti les divers services en divisions et en subdivisions indiquant nettement la nature du travail que l'on attend des fonctionnaires. D'autre part, nous avons fixé les appointements de telle sorte que la rémunération du travail effectué dans un service quelconque par tel ou tel employé se fît d'après une base commune.

Un mot maintenant des services extérieurs. Bien que j'aie fait tout en mon pouvoir pour bien traiter mes employés et rémunérer suffisamment leur travail, jamais je n'avais étudié cette question au point de vue des divers services de mon ministère avec tout le soin que j'y ai mis quand nous avons placé ces employés dans le service intérieur. Et pourquoi? Parce que lorsqu'il m'arrivait de constater, au temps où ces employés faisaient partie des services extérieurs et que leurs appointements étaient pris à même des crédits généraux ouverts non pour eux en particulier ni pour les appointements, mais pour les besoins du service en général; lorsque, dis-je, je constatais que l'un de ces employés touchait des appointements trop faibles eu égard à son travail, qu'il faisait montre d'aptitudes spéciales et rendait des services plus précieux que je n'avais prévu. J'étais libre de prier mes collègues de relever les appointements de cet employé par décret du conseil. Nulle loi ne m'empêchait d'agir de la sorte.

En une autre circonstance, l'honorable député de Toronto-nord a dit que l'auditeur général aurait dû m'empêcher d'accorder cet avancement et que je n'avais pas le droit de relever au cours de l'année le traitement d'un fonctionnaire dont, suivant le rapport de l'auditeur général, les appointements étaient d'un certain chiffre au cours d'une année précédente. Je ne suis aucunement de l'avis de l'honorable député. Des crédits généraux étaient ouverts pour les fins du service; ces crédits ne mentionnaient ni les détails du service ni les noms de ceux qui l'effectuaient; et je ne crains pas d'affirmer qu'il était de mon droit d'accorder à ces employés les appointements que je jugeais les plus susceptibles d'assurer la bonne exécution du service. C'est ainsi qu'à venir jusqu'au 1er septembre dernier, j'étais libre d'accorder de l'avancement à ceux que je jugeais digne de recevoir des appointements plus élevés.

Mais depuis le 1er septembre, depuis qu'ils font partie du service intérieur, ces employés sont assujétis aux mêmes restrictions, ils ont droit au même avancement, au même statut, au sein de leur divison respective, que les anciens fonctionnaires du service intérieur, et je ne jouis plus de la même latitude en ce qui les concerne. C'est pourquoi il était de mon devoir, en justice pour ces employés, d'étudier leur situation avec plus de soin, de me consulter avec les chefs des divers services de mon ministère et de prendre leur avis quant aux titres réels de chaque employé et aux appointements à lui être servis, vu que d'employé temporaire qu'il était, il passait dans le personnel permanent.

Maintenant, je dois faire observer que de tous ceux qui sont inscrits sur ma liste—il y en a à peu près 46 et non 146, ainsi que l'honorable député a semblé le faire supposer . . .

L'hon. M. FOSTER : Pas du tout ; j'ai donné les dates des décrets du conseil, et on les retrouvera au compte rendu des débats.

L'hon. M. FISHER: L'honorable député a créé l'impression que le relèvement de tous ces appointements n'avait été effectué que dans le seul but d'assigner aux fonctionnaires un rang plus élevé dans le nouveau classement. C'est une conclusion erronée et contraire aux faits.

L'hon. M. FOSTER: Ce n'est pas ma faute si le ministre pense ainsi.

L'hon. M. FISHER: En chaque cas où il a été accordé de l'avancement, j'ai suivi l'avis des chefs de service que j'avais pris soin de consulter à ce sujet. Je n'ai pas fait de triage parmi les amis politiques non plus qu'au sein du personnel. En supposant même que j'eusse été animé du désir de favoriser des amis politiques, pourquoi n'en ai-je rien fait? L'honorable député a donné lecture d'une liste d'employés et fait voir qu'ils ont été nommés depuis 1896. C'est exact; les neuf dixièmes ont été nommés depuis 1896, et cela parce qu'avant cette année-là le gouvernement conservateur ne donnait pas à l'agriculture toute l'attention qu'elle méritait. Le gouvernement conservateur négligeait la classe agricole, il ne voulait pas faire les dépenses qu'exigeaient les travaux que les cultivateurs demandaient au Gouvernement, et la faute en était surtout au député de Toronto-nord, alors ministre des Finances.

Le personnel du ministère de l'Agriculture avait besoin de plus d'argent, il voulait développer son œuvre et rendre de plus grands services aux cultivateurs, mais il ne put obtenir de celui qui était alors ministre des Finances qu'il déliât les cordons de sa bourse. C'est pour cela que l'agriculture languissait au Canada, que le ministère de l'Agriculture était presque inutile, tandis qu'aujourd'hui sa tâche est proportionnée à l'importance prodigieuse et toujours grandissante de l'industrie agricole du Canada.

L'hon. M. FOSTER: Si le ministre daignait faire un effort de mémoire et se reporter à 1896 ou même un peu plus en ar-

rière, il se rappellerait que nous avons à mainte et mainte reprise, sur l'avis de M. le professeur Robertson, proposé l'ouverture de crédits destinés à créer de nouveaux débouchés à cette industrie; il constaterait qu'en 1896, nous avons voulu faire ouvrir un fort crédit pour certaine fin agricole et que ceux qui empêchèrent l'adoption de ce crédit n'était autres que lui-même et son chef, sir Richard Cartwright.

L'hon. M. FISHER: Je n'étais pas encore député, mais cela ne fait rien.

L'hon. M. FOSTER: Voilà ce que vos amis ont fait.

L'hon. M. FISHER: J'approuve entièrement ce que mes amis ont fait à cette époque-là. En disant que j'étais alors ici et que j'ai fait cela, l'honorable député fait montre de son exactitude habituelle. Il détenait alors le portefeuille des Finances, et il sait comme moi que le budget qu'il avait déposé et tenté de faire voter fut rejeté en entier parce que le Parlement n'avait plus confiance en ceux qui voulaient se faire ouvrir des crédits. Le Parlement entendait ne pas laisser plus longtemps les conservateurs disposer à leur gré des deniers publics, il voulait que le peuple fût appelé à se prononcer sur cette manière de gérer la chose publique. C'est pour cela que le Parlement se refusa à voter le budget déposé par le Gouvernement et contraignit nos adversaires à en appeler au peuple; et c'est ainsi que les conservateurs furent balayés par la grande débâcle de l'élection de 1896.

Ce n'est pas au professeur Robertson que l'on refusait quelques milliers de dollars, c'est au député de Toronto-nord qu'on ne voulait pas permettre de gérer pendant encore cinq ans les finances du Canada. Les cultivateurs canadiens avaient pleine confiance en M. Robertson, ils eussent été bien aises de mettre à sa disposition des milliers et des milliers de dollars de plus que ce qu'il avait obtenu à grande peine de celui qui dirigeait alors le ministère des Finances; mais ils savaient bien ce qu'ils faisaient en 1896, quand ils le chassaient du pouvoir et l'empêchaient de gérer plus longtemps les finances du pays.

Si le gouvernement libéral détient encore le pouvoir, si l'honorable député et ses amis politiques siégeant encore à la gauche de monsieur l'Orateur, c'est surtout parce qu'en octobre dernier, la population canadienne craignait qu'en portant le chef de l'opposition au pouvoir, le représentant de Toronto-nord ne fût de nouveau appelé à gérer les finances du Canada. A en juger par ce que l'on sait, la plupart des citoyens de ce pays, y compris les conservateurs, s'accorderont à dire que la population canadienne a bien fait et qu'elle devra persister dans son attitude tant que l'honorable député occupera sa situation présente au sein de son parti. . . . (Approbations et protestations)—tant qu'il passera pour le futur ministre des Finances du parti conservateur.

L'hon. M. FOSTER: Vous voilà plus à l'aise.

L'hon. M. FISHER: Il vaut beaucoup mieux qu'il en soit ainsi, et cela la population le sait, elle le pense et le dit chaque fois qu'elle en a l'occasion.

L'hon. M. FOSTER: Si vous reveniez à vos moutons.

L'hon. M. FISHER: Volontiers. C'est l'honorable député qui a provoqué cette digression.

Je disais donc que j'ai accordé de l'avancement à certains de ces employés afin de les placer dans la subdivision qui leur convient. Je ne m'attarderai pas à discuter le cas de chacun des 29 fonctionnaires, mais me bornerai à en citer quelques-uns avec impartialité. Voici tout d'abord M. W. W. Moore, chef du service des débouchés, à qui nous avons accordé $200 pour que ses appointements, portés à $2,100, lui permissent de faire partie de la subdivision où le traitement est de $2,100 à $2,800. M. Moore est chef d'un important service de la division de la laiterie et de la réfrigération. C'est dans cette subdivision-là qu'il convenait de placer un employé occupant une telle situation au département. L'an dernier, ses appointements étaient de $1,900; en lui accordant $200, je les ai portés à $2,100, ce qui le place dans la classe à laquelle appartiennent les fonctions qu'il exerce. J'ai cru que c'était lui rendre justice. Je suis prêt à discuter les aptitudes de M. Moore avec qui que ce soit, et je dirai à l'honorable député qu'il a été nommé sous le régime conservateur, qu'il était au département avant l'avènement du gouvernement libéral et qu'il se trouvait dans le personnel du professeur Robertson dont je parlais tantôt.

Vient ensuite M. McNeill, chef du service des fruits, division de la laiterie et de la réfrigération. Son traitement a également été relevé de $200 afin qu'on pût le placer dans la même subdivision.

M. Barr est chef de la section de la laiterie, l'une des subdivisions de mon ministère; ses appointements ont été augmentés de $300 afin de le mettre sur le même pied que les deux précédents. Je tiens à dire que M. McNeill est si bien connu des fructiculteurs de ce pays et tenu en si haute estime, qu'on m'a demandé de créer une subdivision spéciale consacrée à l'industrie fruitière et de le mettre à la tête de cette subdivision. Si je m'étais rendu à cette demande, M. McNeill ne serait pas dans la classe de $2,800, mais dans celle de $4,000. Je me crois excusable de lui avoir accordé une augmentation de $200 qui le classe dans la division inférieure à celle à laquelle il aurait pu prétendre.

M. Barr est un spécialiste en industrie laitière que plusieurs membres de la Chambre connaissent bien et qui devait être placé dans la division à laquelle il a été promu, à cause du rang qu'il occupe dans sa profession et au département en qualité de directeur du service de l'industrie laitière. Par conséquent, on a porté ses appointements à $2,100 afin de le classer dans cette subdivision. J'arrive ensuite à Mme Henderson qui occupe le rang de commis. Mme Henderson est une ancienne employée. Elle touchait $700. Elle aurait été classée dans la subdivision B de la 3e division. Elle était si laborieuse, si active et si habile que le chef du service auquel elle appartient proposa de la placer dans la subdivision supérieure de la 3e division et je lui ai accordé $200, afin de porter ses appointements à $900. Cela lui a permis d'entrer dans cette subdivision.

Ensuite vint une sténographe, Mlle Robinson, qui a eu de l'avancement de la même manière. Puis, M. Charlan, qui est directeur du service des tabacs dans mon département. C'est un homme qui possède des connaissances scientifiques et que j'ai pu me procurer, il y a quelque temps, auprès du gouvernement français. C'était un spécialiste dans la culture du tabac, attaché au ministère de l'Agriculture en France, et je l'ai fait venir au Canada afin d'encourager et d'accroître la protection du tabac au Canada. M. Charlan a comblé nos espérances; cependant, lors de son arrivée, il ne connaissait pas assez bien la langue anglaise pour être de quelque utilité dans les endroits où la population parle l'anglais. Mais il a si bien appris cette langue qu'aujourd'hui il rend autant de services dans la province d'Ontario et l'Ouest que dans les centres français de la province de Québec. On l'a classé dans la division dont les appointements commencent à $2,100 et s'élèvent jusqu'à $2,800. D'abord, on lui avait accordé un traitement provisoire en attendant de connaître de quelle utilité il serait pour le pays et, dans ces circonstances, je lui ai donné une augmentation de $400. Je suis prêt à justifier cette décision d'une extrémité à l'autre du Canada. Ce sont là quelques exemples que je prends en tête de la liste.

J'en choisirai maintenant un ou deux à peu près du même genre au pied de la liste, bien que les chiffres soient plus faibles, parfois. Il y a une augmentation très considérable que mon honorable ami a mentionnée. J'ai accordé une augmentation de $600 à un fonctionnaire, sans avoir l'intention de le faire passer dans une autre division. Il a obtenu cette augmentation le 22 d'avril dernier, et en voici la raison. Il avait étudié la médecine vétérinaire. Il travaillait pour nous pendant ses vacances. Le printemps dernier, il recevait $600. Il a obtenu ses degrés de médecin vétérinaire et il est revenu me demander de lui donner un emploi. Ayant acquis les connaissances nécessaires et décroché ses degrés, il est revenu au département et j'ai à bon droit et naturellement doublé ses appointements et je l'ai mis sur le pied des autres vétérinaires du département.

Autrement, je n'aurais pas accompli mon devoir envers le département ni envers M. Laidlaw. J'ai un autre exemple à citer, celui de M. Spencer. Ce dernier dirige la division de l'industrie animale. Il recevait $1,950. Il est à la tête de l'une des subdivisions les plus importantes de mon ministère. Je lui ai accordé $150 afin de le faire entrer dans la division de $2,100 à $2,800.

Le travail de M. Spencer, son savoir, sa réputation parmi le public expliquent suffisamment ce classement, et j'aurais manqué à mes devoirs envers moi-même et envers le département, si j'avais agi autrement. Voilà quelques-uns de ceux que j'ai traités de cette manière. Je ne m'en cache pas et je ne veux pas m'en cacher; au contraire, je m'en vante parce que j'ai récompensé des gens qui ont rendu d'excellents services au pays, qui font une œuvre utile, des gens qui n'évitent d'être encouragés et dont j'ai voulu reconnaître les services en les classant dans des subdivisions plus élevées que celles qui leur auraient été assignées autrement. J'ai agi ainsi avant le premier de septembre dans ce dessein-là, et je l'avoue. Je le répète, je ne veux pas m'en cacher, et je n'ai fait que mon devoir envers eux, envers le service et envers le département, en faisant ce que j'ai fait. Ce sont là des exemples qui indiquant que les conclusions du représentant de Toronto-nord sont entièrement erronnées, pour autant qu'elles ont trait la liste que je lui ai remise.

Il n'a pas démontré que j'ai profité de la loi pour faire ce que je n'avais pas le droit de faire, mais j'ai prouvé que je n'ai fait que remplir mon devoir envers les employés de mon département et que me préparer a appliquer convenablement la nouvelle loi qui plaçait ces employés dans des circonstances et des conditions totalement différentes de celles où ils se trouvaient sous l'ancien régime et dans l'accomplissement antérieur de leurs fonctions. L'honorable député dit que tous ces employés sont libéraux.

L'hon. M. FOSTER: Je n'ai rien dit de semblable.

L'hon. M. FISHER: Ou qu'ils ont tous été nommés récemment.

L'hon. M. FOSTER: Je n'ai pas dit cela.

L'hon. M. FISHER: L'honorable député a mentionné la date de leur nomination et a parlé d'eux comme de fonctionnaires entrés dans le service depuis 1896.

L'hon. M. FOSTER: Les dates indiquent quand ils ont été nommés.

L'hon. M. FISHER: En effet, et je désire déclarer que la raison en est que ces divisions n'existaient pas auparavant.

L'hon. M. FOSTER: La division de la volaille existait-elle?

L'hon. M. FISHER: Celle de la station agronomique existait. Mon honorable ami sait-il quels sont ceux qui ont obtenu des augmentations dans cette division-là?

L'hon. M. FOSTER: Je connais ceux qui n'en ont pas obtenu.

L'hon. M. FISHER: Quels sont ceux-là?

L'hon. M. FOSTER: Le ministre a les documents et il peut les examiner.

L'hon. M. FISHER: Les documents n'indiquent que ceux qui ont obtenu des augmentations; quels sont les autres?

L'hon. M. FOSTER: Je ne crois pas que vous ayez beaucoup augmenté M. Gilbert.

L'hon. M. FISHER: Non, je ne l'ai pas augmenté; il touchait les appointements les plus élevés de sa classe.

L'hon. M. FOSTER: Quelle est la durée de ses services?

L'hon. M. FISHER: Vingt ans environ.

L'hon. M. FOSTER: Quels sont ses appointements?

L'hon. M. FISHER: Ils sont de $1,200 ou $1,300, mais je ne saurais le dire au pied levé. J'ai accordé à M. Fortier, qui lui est adjoint, l'augmentation légale de $50 et il n'a pas reçu d'autre augmentation depuis; mais M. Gilbert touchait le traitement maximum de sa classe et il n'a pas été augmenté.

L'hon. M. FOSTER: M. Gilbert ne parait pas avoir obtenu une augmentation spéciale.

L'hon. M. FISHER: En effet; c'est peut-être la raison de la tirade de l'honorable député.

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

L'hon. M. FISHER: L'honorable député (M. Foster) laisse entendre, sans le dire, que ceux qui ont été augmentés ont été choisis à cause de considérations politiques ou personnelles. Eh bien, dans plusieurs divisions, j'ai moi-même nommé tous les employés et, cependant, je ne les ai pas tous augmentés. Naturellement, je leur ai accordé à tous l'augmentation légale au commencement de l'exercice; mais lorsque vint le temps de donner des augmentations, lors de la mise en vigueur de la loi nouvelle, et sont les chefs de service qui ont choisi ceux qui semblaient les plus méritants.

L'honorable député s'est plaint des inégalités de traitement, mais il est une chose qu'il a oublié. En supposant que nous eussions fait à sa guise et classé ces employés d'après les appointements qu'ils recevaient avant le 1er septembre, il aurait fallu, ou leur accorder l'augmentation légale, ou les faire passer dans une autre classe, après le 1er septembre. Parfois, nous leur avons donné une augmentation suffisante pour leur accorder de l'avancement avant leur entrée dans l'administration centrale. D'autres fois, lorsque l'augmentation ne suffisait pas à leur procurer de l'avancement, nous aurions été tentés de leur en accorder après leur entrée et nous l'aurions probablement fait, tout en leur accordant une plus forte augmentation, parce qu'ils méritaient une récompense exceptionnelle.

Mais, si nous avions suivi les conseils de l'honorable député et attendu que la loi fût appliquée pour nous en rapporter aux commissaires, ceux-ci n'auraient pu décerner des certificats d'avancement aux employés, et cet avancement devrait être, dans certains cas, plus considérable que celui qu'ils ont obtenu, grâce à l'augmentation accordée avant leur entrée dans l'administration centrale. La conséquence aurait été qu'il en aurait probablement coûté beaucoup plus au pays qu'aux termes de l'arrangement que nous avons conclu.

L'honorable député parle des aptitudes de l'ancien personnel du service intérieur. J'ai moi-même déclaré, dans une circonstance antérieure, que neuf fois sur dix, et probablement plus, les anciens fonctionnaires du service intérieur avaient les aptitudes requises et accomplissaienit fidèlement leurs devoirs. Mais, une fois au bas de l'échelle, les anciens fonctionnaires devaient la gravir échelon par échelon, uniquement par l'ancienneté et au moyen des augmentations légales, sans qu'on pût choisir les meilleurs pour leur donner le pas sur les autres. Les fonctionnaires des services extérieurs n'étaient pas dans le même cas. Ils pouvaient obtenir un rang supérieur indépendamment de l'augmentation légale. Les chefs de leurs divisions pouvaient les choisir et leur accorder des augmentations spéciales, pourvu qu'ils les méritassent. Ceux qui ont été l'objet de ces faveurs de ma part avant le premier septembre dernier ont été ainsi désignés par leurs propres chefs, et c'est à la demande de ces derniers que j'ai agi comme je l'ai fait. Depuis des années, il y a eu plus d'inégalités de traitement et d'avancement accordés au mérite dans l'ancien service extérieur à Ottawa qu'il y en avait eu dans l'ancien service intérieur sous l'ancien régime, parce que le ministre et les chefs du département avaient leurs coudées et pouvaient faire ce qu'ils jugeaient convenable.

Ceux qui sont à la tête du service extérieur de mon département sont tous, sans exeception, des fonctionnaires zélés qui

s'intéressent sincèrement aux travaux de leurs divisions. C'est pour cela qu'ils ont été nommés; on les a choisis à titre de spécialistes et de connaisseurs parmi les meilleurs agronomes du Canada. Pendant la durée de leurs fonctions, les conservateurs ainsi que les libéraux les ont comblés d'éloges. Ils ont été félicités à maintes reprises par le comité de l'agriculture de la Chambre, d'un bout de l'année à l'autre. Ces hommes, intéressés au succès de leur service qu'ils désiraient rendre aussi parfaits que possible, devaient recommander les bons employés plutôt que les mauvais et n'accorder de l'avancement qu'au mérite. Je ne crains pas de dire que le mérite seul a procuré des augmentations d'appointements aux fonctionnaires des services extérieurs.

En ce qui me concerne—je ne puis rien affirmer en dehors de cela—chaque augmentation a été accordée à la demande du chef de la division, et si je connais quelques-uns des intéressés, neuf fois sur dix, je ne sais même pas de quoi ils ont l'air.

Mon honorable ami (M. Foster) a parlé de 1,574 fonctionnaires qui se trouvaient dans cette classe, comme si tous les employés du service extérieur obtenaient des augmentations spéciales.

L'hon. M. FOSTER: Je n'ai pas dit cela.

L'hon. M. FISHER: Non, mais quand l'honorable député s'est étendu sur le mal causé sous ce rapport, il a dit que 1,574 fonctionnaires. . .

L'hon. M. FOSTER: J'ai dit 1,577.

L'hon. M. FISHER: La différence ne tire pas beaucoup à conséquence. Je puis dire que les états fournis par l'honorable député ne ressemblent pas à ceux qui m'ont été communiqués les fonctionnaires de mon département. Il a parlé de ces 1,577 fonctionnaires comme ayant été tous choisis dans le service extérieur; dans mon propre département 21 de ceux qu'on a appelés de ce qui semble constituer le service extérieur pour leur donner une fonction permanente, mais ils avaient été auparavant payés à même les crédits votés pour les dépenses intérieures, et se trouvaient à faire réellement partie du service intérieur, bien qu'ils ne fussent pas permanents.

L'hon. M. FOSTER: Ils n'étaient pas compris dans cette classification.

L'hon. M. FISHER: Non, sans doute, mais c'étaient des commis surnuméraires d'après l'ancienne loi du service civil.

L'hon. M. FOSTER: Quelques-uns d'entre eux se sont trouvés dans ce cas, mais il n'en a pas été ainsi de tous.

L'hon. M. FISHER: Tous les fonctionnaires de mon département qui se sont trouvés dans ce cas avaient subi les examens d'aptitude du service civil; on leur payait leurs appointements à même les dépenses intérieures du Gouvernement civil et ils faisaient partie du service civil bien que n'étant que surnuméraires.

La nouvelle loi les a rendus fonctionnaires permanents. J'ose croire que la différence qui existe entre les calculs de mon honorable ami et les états que j'ai fournis à la Chambre il y a quelque temps, provient de ce qu'il a tenu compte de tous ceux de ces fonctionnaires qui deviennent permanents d'après la nouvelle loi pour les classifier dans le service extérieur. Si j'en juge par mon propre département où vingt et un fonctionnaires du service extérieur deviennent permanents, et j'estime que le reste du personnel est à peu près égal. . .

L'hon. M. FOSTER: Le nombre total de ces fonctionnaires dont les appointements étaient payés à même les dépenses éventuelles du gouvernement civil était d'environ quatre-vingt-neuf.

L'hon. M. FISHER: En comptant ceux qui font partie maintenant du service extérieur. Quand j'ai fourni ces états, cependant, je n'y ai pas inclus le personnel de la Chambre des communes ni celui du Sénat. Je suppose que mon honorable ami a préparé autrement ses calculs.

L'hon. M. FOSTER: Non.

L'hon. M. FISHER: Alors, je ne puis comprendre cet écart. Il m'est impossible de savoir où mon honorable ami a pu se procurer ces états.

L'hon. M. FOSTER: Prenez les crédits demandés.

L'hon. M. FISHER: Si mon honorable ami s'est basé sur ces crédits, il a fait fausse route, certainement. Ces crédits mentionnent l'augmentation du service au cours du prochain exercice, et un grand nombre de ces fonctionnaires qui seront ajoutés au service.

L'hon. M. FOSTER: Mon honorable ami parle-t-il du nombre des fonctionnaires au des appointements?

L'hon. M. FISHER: Mon honorable ami trouvera dans le budget le nombre de ceux qui sont passés du service extérieur dans le service intérieur.

L'hon. M. FOSTER: Il y a alors un écart relativement à ces derniers, si l'on tient compte des états déposés sur le bureau de la Chambre; mais j'ai pris les crédits en supposant qu'ils étaient exacts.

L'hon. M. FISHER: Les états que j'ai ici m'ont été fournis par le département des Finances qui a préparé ses estimations et qui m'a communiqué ces calculs, il y a quelques semaines; il n'y a pas eu de changement depuis. Ces états indiquent qu'il y avait 2,695 personnes composant tout le service. Mon honorable ami dit qu'il y en

a 2,800 et quelques fonctionnaires. Il ajoua 2,800 et quelques fonctionnaires. Il ajoute que de ce nombre 1,577 faisaient partie du service extérieur, ce qui ne laisserait qu'environ 1,300 anciens fonctionnaires du service intérieur. Je n'ai pas ici, ce soir, le renseignement sur lequel j'ai basé la déclaration que j'ai faite l'année dernière, alors que cette loi était débattue ici, quand j'ai dit qu'il y avait de 1,500 à 1,600 fonctionnaires dans le service intérieur, et qu'il était tout probable que la nouvelle loi aurait pour résultat de faire entrer au service intérieur de 800 à 900 mployés du service extérieur, ce qui ferait en tout environ 2,500 fonctionnaires. D'après les états que le département des Finances m'a fournis, ce chiffre a été dépassé d'environ 200.

Mon honorable ami a insisté beaucoup sur l'injustice qu'on aurait commise à l'endroit de ceux qui reçoivent le maximum d'appointements de leur classe et qui devront attendre de l'avancement. Il en a toujours été ainsi dans le service civil, et les choses ne changeront pas tant que nous aurons une classification. Ceux qui ont atteint le maximum d'appointements de leurs classe doivent attendre qu'ils reçoivent de l'avancement. Règle générale, les bons, les meilleurs commis reçoivent de d'avancement. Les commis qui sont amplement payés pour le travail qu'ils font, quand ils ont atteint le plus haut montant d'appointements de leur classe, ne reçoivent pas d'avancement, parce qu'ils sont déjà suffisamment rénumérés de leurs services.

Mon honorable ami semble croire que nous avons commis une grossière et manifeste injustice sous ce rapport; mais quels sont les faits? Nous avons simplement augmenté le maximum d'appointements dans toutes les classes, sauf une. Nous avons fourni aux commis qui depuis plusieurs années retiraient le maximum d'appointements de leur classe, l'avantage d'obtenir de l'avancement et, par suite une augmentation de traitement. Est-ce là une injustice pour laquelle on doit nous blâmer? Avons-nous pris cette attitude pour nuire à ces personnes-là? Mon honorable ami fait observer que ce sont surtout les anciens commis nommés, je suppose, par lui-même et par ses amis qui souffrent de cette prétendue injustice. Tout ce que je puis dire, c'est ce que si quelques-uns de ses amis ne retirent depuis longtemps que le maximum d'appointements attribué à leur classe, ils doivent être des commis inférieurs, mais non pas des fonctionnaires qui obtiendraient, certes, de l'avancement s'ils avaient été depuis longtemps à la tête de leur classe.

L'honorable député (M. Foster) s'élève contre ces augmentations peu élevées. Je me demande s'il est bien opportun de discuter cette question maintenant, parce qu'on a déposé sur le bureau de la Chambre un projet de loi qui se rapporte à cette question. Je dirai simplement que si mon honorable ami condamne ces maigres augmentations et considère que c'est là une façon bien disgracieuse de traiter les fonctionnaires de l'Etat, les représentants du service civil déclarent eux-mêmes qu'ils sont parfaitement satisfaits de nos procédés. Nous n'avons pas décidé à la hâte ces augmentations peu considérables. Nous avons reconnu que l'ancienne commission du service civil avait recommandé une augmentation de tant pour cent et nous nous sommes efforcés de mettre cela en pratique en nous servant de différentes bases d'opérations; mais nous avons rencontré beaucoup de difficultés et d'embarras dans notre chemin.

Nous avons constaté que la base du pourcentage n'avait servi qu'à donner une direction contraire au sens et à l'esprit des recommandations faites par les commissaires, lesquelles voulaient que les fonctionnaires qui remplissaient les emplois les moins élevés du service, obtinssent une augmentation plus grande que celle qu'on accorderait à des fonctonnaires haut placés qui recevaient déjà des traitements considérables. Dans ces circonstances, nous avons cru qu'en accordant une légère augmentation, un plus fort pourcentage irait plutôt à ceux dont les appointements étaient peu élevés qu'aux fonctionnaires dont les traitements étaient considérables; et c'est ce qu'on a reconnu l'année dernière dans les observations faites au Gouvernement. Dans les débats qui se sont développés sur cette question devant la commission ou ailleurs, on a fait observer que c'étaient les fonctionnaires des rangs inférieurs et moyen qui avaient besoin de cette augmentation d'appointements, plutôt que les fonctionnaires qui recevaient des traitements variant de $3,000 à $5,000 par année. Dans ces circonstances nous avons décidé d'accorder cette augmentation uniformément peu élevée.

Il existe à Ottawa une association du service civil qui est supposée représenter parfaitement ce dernier, puisque plus de 90 p. 100 de tous les fonctionnaires du service civil en font parte. Cette association a nommé des délégués pour se rendre auprès du premier ministre et pour discuter avec lui cette question de l'augmentation des appointements.

Les délégués ont soumis plusieurs propositions que nous avons discutées et tâché de résoudre. Quoi qu'il en soit, dans une entrevue finale que j'ai eue avec cette délégation—car c'était à moi que le premier ministre avait confié l'étude de cette question, puisque j'étais l'auteur de ce projet de loi—nous avons proposé l'augmentation dont j'ai parlé, et après que la délégation nommée à cette fin par l'association du service civil eut pris le temps de discuter cette proposition et de l'examiner sur toutes ses faces, elle l'adopta sans hésitation

et m'autorisa à me servir des noms de ceux qui la composaient, si je croyais que cela fût utile, comme preuve de leur consentement. Mais on allait plus loin encore. Résultat de cet assentiment, l'association du service civil, composée de plus de 90 p. 100 de tous les fonctionnaires civils d'Ottawa, a discuté la question à un réunion de son comité exécutif; elle a adopté une résolution approuvant l'action du sous-comité qui avait débattu avec le Gouvernement la question de la réorganisation du service, ainsi que celle d'une augmentation générale telle que proposée. Voici un passage d'une lettre que m'adressait le secrétaire de l'association:

Je puis ajouter encore qu'à la même assemblée le comité exécutif vous a voté de sincères remerciements à cause de l'attitude que vous avez prise dans cette question, et cela à l'unanimité des membres présents, et qu'on m'a donné instruction de vous communiquer la teneur de ce vote, et de vous exprimer en même temps combien le sous-comité apprécie la façon courtoise avec laquelle vous avez reçu ses observations.

L'hon. M. FOSTER: Quelle est la date de cette lettre?

L'hon. M. FISHER: Le 27 janvier 1909; celle de la résolution, le 21 janvier. Je puis dire ceci—et je ne doute pas que cela ait inspiré en partie les observations que vient de faire l'honorable député—qu'une communication anonyme, écrite au dactylographe, me fut adressée; j'en ai reçu beaucoup d'autres où l'on se plaignait de la moyenne peu élevée des augmentations, mais évidemment celui qui a écrit cette lettre n'a pas eu le courage de la signer, comme cela eût convenu à un véritable fonctionnaire. J'ai ici une lettre du secrétaire de l'association du service civil dans laquelle il dit:

M. McGiverin vient de m'écrire au sujet d'une communication non signée qu'il a reçue ainsi que d'autres membres du Parlement, dans laquelle on se plaint d'une caractéristique de l'augmentation proposée ,et il me laisse entendre qu'il valait mieux vous aviser ainsi que moi-même de cette affaire.

La lettre en question fut aussi envoyée toujours sous l'annonymat à deux ou trois reprises différentes aux officiers de l'association. Son contenu ne représente en aucune façon l'attitude de l'association qui reste celle que nous vous avons définie, notre sous-comité et moi-même, dans la lettre que je vous adressais le 27 janvier, lettre écrite après la publication de la résolution adoptée.

Cette lettre est datée du 9 mars. M. Coates parle ensuite des trente-cinq fonctionnaires qui ne reçoivent pas d'augmentations, soit à cause de la nouvelle classification, ou soit à cause du nouveau projet de loi, et il demande s'il nous est possible de régler ces cas d'après la nouvelle classification. Je puis dire que quand nous avons discuté cette question d'une légère augmentation, j'ai été agréablement surpris de constater qu'il n'y avait que trente-cinq fonctionnaires à Ottawa qui ne bénéficiaient pas de cette proposition; j'ai constaté aussi avec surprise que si l'on tient compte du montant total des augmentations et du nombre de ceux qui en bénéficieront, la moyenne du pourcentage d'augmentation s'élève presque exactement à ce que les commissaires du service civil ont recommandé, soit environ 12 p. 100. C'est mettre en pratique d'une façon véritablement étonnante les recommandations de la commission du service civil. Nous avons procédé des données légèrement différentes, et nous sommes arrivés au même résultat ,et je crois que c'est là ce qui nous justifie amplement d'avoir agi comme nous l'avons fait.

Je puis dire que j'ai laissé de côté quelques-unes des nombreuses objections de l'honorable député, mais je dis en toute sécurité que je puis les réfuter tout aussi victorieusement que celles dont j'ai pris note. Dans notre travail de réforme, nous avons placé, depuis un an, le personnel dans un bien meilleur état que jamais auparavant. Nous avons fait passer dans le personnel du service intérieur. un bon nombre de fonctionnaires qui le méritaient, qui méritent d'être employés à titre permanent, et de bénéficier de tous les avantages qu'offre le service intérieur. Leur travail à Ottawa était pratiquement le même que celui du personnel intérieur, et il était injuste de les faire travailler côte à côte, faisant le même travail, sous un régime différent. Nous avons donné un meilleur statut au personnel, nous lui avons donnée une classification améliorée, et nous proposons de lui accorder une augmentation nette sur son traitement, afin d'équilibrer la grande différence dans le coût de l'existence aujourd'hui et ce qu'il était quelques années passées.

J'ai découvert dans mes investigations que les fonctionnaires permanents commençaient en 1857 avec un traitement de $500 par année, tout comme l'année dernière, ce qui prouve la nécessité d'un changement. En agissant comme nous l'avons fait, nous croyons avoir servi les intérêts du public.

L'honorable député a commencé par montrer combien nombreuse est l'armée de nos fonctionnaires, et combien est élevée la somme d'argent que nous lui payons. C'est vrai. Et il l'a comparée avec les forces armées et la milice du Canada. Bien, je crois que le personnel dont l'honnêteté et les aptitudes sont le seul gage de la transaction efficace des affaires du public, mérite tout autant de considération que ceux qui parfois prennent les armes pour défendre leur patrie. Je ne veux pas amoindrir le mérite des militaires, mais simplement montrer que les uns comme les autres travaillent pour le bien public. Pour administrer effectivement les affaires, à la satisfac-

tion générale, il faut les confier à des personnes qui sont contentes de leur sort, orgueilleuses de leur tâche et rémunérées convenablement et raisonnablement pour leur travail. Je crois avoir justifié tout ce que j'ai fait dans mon département. Nous ne pouvons certainement pas attendre la sympathie ou l'appui de l'opposition, mais j'ai la certitude que nous avons la sympathie et l'appui de la grande majorité du corps électoral qui nous a envoyés ici pour le représenter.

M. R. L. BORDEN (Halifax): Monsieur l'Orateur, le sujet à l'étude a été tellement bien discuté qu'il me reste peu de chose à ajouter. L'honorable ministre (M. Fisher) a exprimé la crainte de n'avoir pas réfuté toutes les objections. Je lui dirai qu'il n'en a pas oublié une, que je sache. Il est une chose qu'il n'a pas oublié, cependant, et il l'oublie très rarement, c'est de se décerner les éloges les plus flatteurs, quand ils ne sont pas outrés, pour la manière avec laquelle il administre son département. Je n'ai jamais observé une occasion où l'honorable ministre ait oublié de s'acquitter de cette tâche avant de s'asseoir. Je n'ai jamais observé, cependant, qu'il ait fait quelque mention spéciale de ces stations d'engraissement des volailles, dont les dépenses ont si fort excédé le rendement. Il a été assez aimable, au cours de ses observations décousues, de faire une allusion personnelle à l'honorable député de Toronto-nord(M. Foster), se reportant pour cela, jusqu'à 1896. L'honorable ministre doit savoir quelle question était en jeu en 1896. . .

L'hon. M. FISHER : Oui, n'en doutez pas.

M. R. L. BORDEN : C'était un plébiscite sur la prohibition. L'honorable ministre avait déjà deviné le sujet avant même que je l'eusse indiqué.

L'hon. M. FISHER : Et nous avons gagné.

M. R. L. BORDEN : Et je tiens à dire à l'honorable ministre que la raison pour laquelle le pays était si content du Gouvernement l'année dernière, c'est qu'il avait rempli si fidèlement et si intégralement sa promesse à ce sujet. Après le plébiscite, en 1898, je crois, l'honorable ministre ayant gardé le silence pendant plusieurs semaines, se leva à la Chambre, en ma présence, et déclara qu'on lui prêtait dans le pays, dans les couloirs et parmi la députation, l'intention de démissionner parce que la prohibition n'avait pas été mise en vigueur, —comme il en a eu connaissance depuis. Et il assura la Chambre, ce qui était complètement inutile, qu'il ne démissionnerait pas. Tout le monde le savait.

L'hon. M. FISHER: Mes adversaires politiques ont eu depuis plusieurs occasions de se débarrasser de moi s'ils le pouvaient.

M. R. L. BORDEN : Ce jour viendra, et est peut-être moins éloigné que ne le croie l'honorable ministre. Je ne vois pas qu'il me reste beaucoup à dire sur son département, car il a virtuellement admis tout ce qu'on lui a reproché. Je n'ai jamais entendu un ministre avoir un peu de respect pour le poste de confiance qu'il doit au public, faire à la Chambre une confession aussi extraordinaire que celle que l'honorable ministre vient de faire au sujet de l'exercice du favoritisme politique. Sa réponse à l'accusation est qu'au lieu de faire 146 nominations dans le mois d'août, au mépris de la politique qu'il a énoncée à la Chambre à la dernière session, il en a fait 46 seulement. Il a admis avoir violé sa propre politique 46 fois au lieu de 146.

L'honorable ministre (M. Fisher) secoue la tête. Je ne ferai pas l'observation usuelle. Quel est le principe déterminant de la politique du Gouvernement, telle qu'énoncée avec ostentation par l'honorable ministre lui-même, à la dernière session, et avec énormément d'ostentation dans la presse libérale pour sa propre adulation? Ce principe, le voici: c'est que le jour où la loi fut adoptée, c'est-à-dire du jour où cette politique fut énoncée à la Chambre, la réforme du service administratif, tant que les fonctionnaires visés dans cette loi étaient concernés, était un fait accompli, et le Gouvernement méritait la reconnaissance du public pour l'avoir effectué.

Voyez la justification de l'honorable ministre en présence de cette sonore déclaration. Il était dans son département des fonctionnaires auxquels il aurait pu faire droit à sa guise en aucun temps, à cause de l'élasticité des crédits affectés à leur paiement. S'il en trouvait un qui n'était pas suffisamment rémunéré, il pouvait y remédier sans s'adresser au Parlement. Si je me trompe, l'honorable ministre peut me reprendre. Il admet donc que j'ai raison, comme je le croyais, puisqu'il ne me corrige pas. Maintenant, à la veille de la mise en vigueur de cette loi, dans un temps où il appartient aux commissaires du service civil de juger des aptitudes de ces fonctionnaires, qui recevaient, à n'en pas douter, une rémunération que le ministre trouvait suffisante, il commit une fraude contre sa propre loi en faisant ce qu'il aurait dû laisser faire par les commissaires du service civil. Telle est l'accusation du ministre à l'accusation qui a été portée contre lui. Et il me semble que jamais réponse plus absurde, plus indigne n'est sortie de la bouche d'aucun membre de cette assemblée. S'il eut laissé pour deux ou trois jours encore cet objet en l'état où il se trouvait depuis des mois, voire des années, il fut tombé

sous la juridiction des commissaires du service civil. Mais, afin de tromper la loi qu'il avait lui-même formulée, il fit promulguer ces décrets, et accorda l'avancement en question.

Et il s'en est vanté; il s'en est effectivement vanté devant la Chambre. Plus que cela, il a . . . j'allais employer une expression énergique, il a l'audace, la témérité de reprocher à mon honorable ami (M. Foster) ses inexactitudes. Cet honorable ministre (M. Fisher) qui, de son siège à la Chambre déclara un jour avoir l'assurance écrite du gouvernement du Japon sur une certaine question de politique, et qui, trois ans après, fut obligé de nier de son siège avoir jamais reçu de telles assurances, cet honorable ministre, dis-je, ose reprocher à mon honorable collègue une certaine inexactitude imaginaire, qui n'existait pas du tout.

Il dit que mon honorable ami de Toronto-nord dénonce aujourd'hui la loi qu'il a contribué l'année dernière à faire adopter. Je crois que tout honorable député qui était présent lors du débat sur ce projet de loi sait que l'honorable député de Toronto-nord n'a pas peu aidé au ministre, dans un discours rempli de patriotisme et libre de tout esprit de parti, à faire adopter cette loi. Tous ceux qui étaient présents à cette occasion en témoigneront volontiers. Personne du côté de l'opposition n'y mit d'esprit de parti; tous nous avons prêté main-forte au ministre de l'Agriculture, et je doute fort que le projet eut été voté si ce n'eut été du concours loyal de l'opposition.

L'honorable ministre blâme l'honorable député (M. Foster) de vouloir dénoncer la loi qu'il a contribué à faire voter. Mon honorable collègue n'a pas attaqué cette loi, que je sache, mais il a attaqué l'administration du ministre de l'Agriculture, du ministre de l'Intérieur, du ministre des Travaux publics en vertu de cette loi, ou plutôt, en vertu de la loi qui existait lorsque celle-ci vint en vigueur. Le ministre de l'Agriculture s'attribue tout le mérite, et se vante de sa conduite sous ce rapport. Comment se fait-il alors que le directeur général des Postes, le ministre de la Marine et des Pêcheries, le ministre des Chemins de fer et des Canaux et les autres ministres ont cru de leur devoir, à la veille de la mise à exécution de cette loi, de suspendre toute décision, et de laisser les personnes nommées à cet effet, les commissaires du service civil, remplir leur devoir en vertu de la loi?

Ces ministres ont-ils accompli un acte pour lequel ils doivent rougir, et le ministre de l'Agriculture, en commettant ce qui est virtuellement une fraude contre la loi, a-t-il fait une action dont il doive se vanter? J'ose croire que non. Je ne trouve pas à redire contre l'augmentation de traitement accordée à ces fonctionnaires, je ne conteste pas leurs aptitudes, je ne veux douter de rien de ce que le ministre de l'Agriculture a dit de leurs aptitudes. Je n'ai aucun renseignement qui me permette d'affirmer ou de nier ce qu'il a dit à ce sujet. Mais je dis qu'on aurait dû laisser agir la commission nommée à cet effet à la dernière session, et de cette façon, si l'on peut faire état de la déclaration du ministre, chacun de ces fonctionnaires aurait reçu exactement de la part des commissaires, ce qu'ils ont reçu du ministre.

Cette commission a été nommée justement pour cela, et chacun de ces fonctionnaires auraient pu être promu d'une division à une autre, d'une subdivision à une autre, suivant qu'il était nécessaire dans l'intérêt public, sur la proposition de la commission du service civil. Je répète encore une fois qu'il était au-dessous de la dignité des honorables ministres à la tête de ces départements de faire ces changements dans l'administration, dans celui des Travaux publics et celui de l'Intérieur, au temps et de la manière décidés, et je crois que la Chambre et le pays approuveront l'attitude et l'action des autres ministres de la couronne qui ont pensé qu'il était de leur devoir de laisser juger et régler ces choses par la commission du service civil, nommée pour cette fin. Le ministre de l'Agriculture n'a pu se défendre d'admettre la justesse de l'exposé de la question fait cet après-midi par mon honorable ami de Toronto-nord, et j'espère que la loi du service civil sera appliquée à l'avenir avec un esprit de justice.

Il est impossible de faire des lois parfaites; il est impossible de mettre dans nos statuts des lois qui ne donnent pas une certaine latitude aux chefs des ministères; mais si cette loi du service civil est interprétée et appliquée dans l'esprit dont le ministre de l'Agriculture s'est tant targué cet après-midi, tout ce que je puis dire alors c'est que cette loi n'apportera pas aux fonctionnaires civil et au pays les bénéfices que l'on en espérait lorsqu'on l'a adopté à la dernière session. Dans ces circonstances je crois que l'honorable député de Toronto-nord avait parfaitement le droit de porter cette question à l'attention de la Chambre et de lui faire toucher du doigt les abus commis par les chefs d'au moins trois ministères, à la veuille même de la mise en vigueur d'une loi aussi importante que celle-là.

L'hon. M. PUGSLEY: Je ne retiendrai la Chambre que pendant quelques minutes, parce que mon honorable ami le ministre de l'Agriculture a si complètement justifié, suivant moi, l'action de son département de même que celle du ministère des Travaux publics et du ministère de l'Intérieur, action basée sur les pouvoirs généraux que la loi du service civil donne aux départements, qu'il est à peine nécessaire pour moi d'ajouter quelque chose pour défendre mon administration de la loi. Si le chef de l'opposition veut me permettre de lui donner un conseil, je crois qu'il aurait beaucoup

mieux fait de limiter ses critiques aux actes des divers départements sous l'autorité de la loi du service civil, que de mêler à la discussion des choses se rapportant aux élections de 1896 et aux élections subséquentes.

M. R. L. BORDEN: Mon honorable ami me permettra de lui rappeler que je n'ai pas soulevé cette question.

L'hon. M. PUGSLEY: Mais s'il ne l'a pas soulevé, il est allé plus loin que le ministre de l'Agriculture. Il faut cependant pardonner à mon honorable ami de ressentir du malaise de ce qui lui est arrivé au mois d'octobre dernier. Je suis prêt à affirmer, monsieur l'Orateur, qu'à mon avis les départements qui ont fixé le rang que devaient occuper les fonctionnaires du service extérieur à leur entrée dans le service intérieur, n'ont fait que leur devoir. Je crois que la loi du service civil nous l'imposait; et si mes honorables amis ont eu l'intention de blâmer la conduite des chefs des départements, le temps pour le faire était lorsque la Chambre discutait le bill du service civil à la dernière session. Quel était alors monsieur l'Orateur, notre devoir? Voyons l'article 8 de la loi du service civil adopté à la session dernière. Cette loi dit:

1. Aussitôt qu'il sera possible après l'entrée en vigueur de la présente loi, le chef de chaque département fera déterminer et définir l'organisation de son département par décret du conseil, ayant égard à la position actuelle de chaque fonctionnaire ou commis, selon le cas.

2. Le décret du conseil établira le nom des différentes branches du département, le nombre et la nature des charges et emplois dans chacune d'elles, et leurs fonctions, titres et traitements qui doivent, à l'avenir, y être attachés.

Quel était alors mon devoir comme chef du département? J'avais 36 fonctionnaires qui relevaient de l'ancienne loi du service civil; j'en avais environ 170 ou plus qui, bien qu'ils fussent depuis très longtemps employés dans le département à remplir des fonctions toutes aussi importantes et d'une nature tout aussi permanente que s'ils avaient été soumis aux dispositions de la loi, n'en restaient pas moins des employés temporaires, bien que plusieurs d'entre eux fussent dans le département depuis 10, 20, 25 et 30 ans, et qu'il nous fallait les nommer de nouveau tous les ans, et fixer leurs traitements par décret du conseil. Or, en réorganisant mon département conformément aux dispositions de l'article 8 de la loi, il était certes de mon devoir de tenir compte des fonctions que ces employés remplissaient, et il était de mon devoir de tenir compte aussi du dégré de leurs aptitudes dans l'exécution de leurs travaux; il me fallait aussi avoir des égards sur l'efficacité avec laquelle ils remplissaient leurs devoirs, la longueur de leurs services, leurs connaissances, et voir aussi le nombre de ceux qui avaient les qualifications voulues pour entrer dans les différentes classes qu'il était de mon devoir d'organiser conformément à la loi du service civil.

Qu'ai-je fait alors? J'ai demandé au sous-ministre de mon département de faire ce que la loi disait de faire, c'est-à-dire de tenir compte du nombre d'employés qui étaient dans le département, des travaux qu'ils faisaient, en vue de demander au Gouverneur général de fixer leur rang et le traitement qui serait attaché aux emplois qu'on leur confierait sous la nouvelle loi. Je connaissais peut-être moins mes fonctionnaires qu'aucun de mes collègues qui étaient à la tête de leur département depuis plusieurs années.

Je ne connaissais pas les aptitudes de chacun deux. Je ne pouvais avoir la même connaissance de la valeur des services qu'ils rendaient, connaissance que mon sous-ministre possédait, son devoir étant de se tenir en contact avec tous les fonctionnaires du département, et je lui ai confié alors le soin de s'occuper de cette question, et d'y apporter le plus grand soin possible, afin que tous ceux qui passeraient du service extérieur au service intérieur, fussent traités avec justice. J'ai voulu aussi qu'en les mettant dans une classe ou dans une autre il veillât avec attention à rendre justice à tout fonctionnaire sans causer d'injustice à aucun autre.

Le sous-ministre a consacré non pas seulement des jours, mais des semaines et des semaines, à ce travail. Il a consulté les chefs de différentes divisions, et j'ai toute raison de croire qu'il agi consciencieusement, et avec un désir sincère d'observer la loi et de remplir la tâche qui lui incombait en vertu des dispositions de la loi du service civil.

Qu'avons-nous fait à la suite du rapport du sous-ministre? Ainsi que le voulait la loi du service civil relativement aux différentes classes à établir; nous avons décidé de placer un certain nombre de fonctionnaires supérieurs dans la subdivision "A" de la 1re division. Certains de ces fonctionnaires étaient déjà sous la loi du service civil, mais il y en avait d'autres qui ne devaient tomber sous le régime de la loi que le 1er septembre. Nous avons choisi parmi ces fonctionnaires, ceux qui remplissaient les travaux les plus importants dans le département, et nous avons recommandé qu'ils fussent placés dans la subdivision "A" de la 1re division.

J'inviterai mon honorable ami le député de Toronto-nord, qui dit qu'une injustice criante a été commise à l'égard des anciens membres du service civil, de ceux qui étaient sous le régime de l'ancienne loi du service civil, d'examiner le classement qui a été approuvé par le conseil, et qui, conformément à sa propre motion, a été soumis au Parlement, d'indiquer un

seul cas où l'on ait commis une injustice, aux fonctionnaire soumis à l'ancienne loi du service civil, et qui ont été placés dans la subdivision "A" de la 1re division dans mon département. Tout au plus pourrait-il dire que quelques erreurs ou injustices ont été commises, mais mon honorable ami ne l'osera pas, et je puis l'assurer que s'il l'essayait, il ne réussirait pas à démontrer à la Chambre que des injustices ont été commises.

Je n'ai jamais entendu faire de plaintes par aucun des fonctionnaires de mon département qui étaient soumis à l'ancienne loi, ou au sujet de la manière dont ils ont été traités dans leur classement, ou au sujet des traitements accordés à ceux qui ont été classés dans la subdivision "A" de la 1re division.

Prenons maintenant la subdivision B de la 1re division.

Le devoir du sous-ministre était de s'enquérir des fonctions que remplissaient chacun des différents employés de mon département dans le service extérieur comme dans le service intérieur, des aptitudes de chacun d'eux à remplir ces fonctions, et, après avoir fait le choix de ceux qui devaient passer dans cette division, j'ai, sur son rapport, soumis au conseil des noms d'un certain nombre de fonctionnaires pour être placés dans la division "B" de la 1re division. Cela était fait dans le but de reconnaître les mérites d'un grand nombre de fonctionnaires, et pour placer dans cette subdivision ceux que nous croyions dignes d'y entrer.

Si la Chambre veut bien examiner le classement que le conseil a fait d'après le rapport que je lui ai soumis comme chef du département, rapport basé, comme je l'ai dit, en trop grande partie et presqu'entièrement sur celui de mon sous-ministre, qui est le chef permanent du département, on trouvera que nous avons traité aussi bien qu'il était possible et au meilleur de notre jugement, les différents fonctionnaires, tant du service intérieur que du service extérieur, que nous étions appelés à classer et auxquels il était de notre devoir de donner un statut permanent dans le classement qui a été fait et qui est maintenant soumis à cette Chambre

Ainsi que je l'ai dit, mon honorable ami peut examiner le classement et les différentes nominations de fonctionnaires dans mon département et s'il pouvait montrer que nous ayons commis quelque tort ou une injustice quelconque à aucun de ces fonctionnaires, anciens ou nouveaux dans le département, ou ceux qui, tout en ne faisant partie que de l'organisation temporaire instituée il y a un grand nombre d'années, étaient déjà depuis longtemps au service du département, il aurait quelques raisons de me critiquer dans cette partie de mon administration du département, mais mon honorable ami est absolument incapable de le faire. J'admets qu'il était de mon devoir, et je suppose que le ministre de l'Agriculture (l'honorable M. Fisher) a reconnu qu'il était aussi du sien, en faisant le classement des différents fonctionnaires de mon département, de spécifier le nombre de ceux qui devaient entrer dans les différentes classes, et je suppose qu'il était de son devoir comme c'était le mien, de tenir compte des fonctions que remplissaient les employés, de même que de la fidélité avec laquelle ils s'acquittaient de leurs devoirs envers le pays.

En faisant cela j'ai essayé, et je ne doute nullement que mon sous-ministre a aussi essayé, de disposer de la classification et de pourvoir à la répartition des différents fonctionnaires de manière à rendre justice complète à ces fonctionnaires, eu égard au genre de leurs fonctions, à leurs états de service et à la fidélité avec laquelle ils remplissaient leurs devoirs.

Je n'ajouterai que quelques mots pour relever ce que j'ai cru être une insinuation injuste ou non méritée de la part de l'honorable député de Toronto-nord, à savoir qu'on avait usé d'un certain favoritisme, et cela au détriment de certains fonctionnaires nommés par nos prédécesseurs. En ce qui concerne le département dont j'ai la charge, je puis assurer à mon honorable ami qu'il n'y a aucun motif pour faire—non pas une semblable déclaration—mais pour lancer une insinuation de la nature de celle que comporte la déclaration de l'honorable député. Je vois qu'un des employés les plus importants de mon département, qualifié d'une augmentation de $400, a été nommé le 20 mars 1891, du temps du gouvernement dont mon honorable ami était un membre distingué. Je vois que l'autre fonctionnaire, qui a été gratifié d'une augmentation de $650, a été nommé le 2 mars 1886, aussi du temps de nos prédécesseurs. Un autre fonctionnaire occupant une position très importante, et qui a reçu une augmentation de $300, a été nommé le 13 juillet 1882. Un autre, ayant reçu une augmentation de $200, a été nommé le 11 avril 1888; et un autre encore, qui a reçu une augmentation de $200 a été nommé le 4 décembre 1886. Ainsi donc, si mon honorable ami veut présenter comme sa propre motion tout ce qu'il a exposé devant cette Chambre, et parcourir la liste de ceux qui ont reçu une augmentation, il verra, j'en suis certain, qu'il n'est aucunement fondé à déclarer qu'on a agi avec injustice vis-à-vis d'anciens fonctionnaires de mon département à l'avantage de fonctionnaires entrés depuis peu en fonctions.

M. DANIEL: L'honorable député pourrait-il nous donner les noms de ceux dont il vient de parler?

L'hon. M. PUGSLEY: Avec le plus grand plaisir. Il y a M. Adams, qui a reçu une

augmentation de $120; il a été nommé le 1er mai 1886; M. Chassé, le greffier en loi, qui a reçu une augmentation de $400, a été nommé le 20 mai 1891; M. Coleman, commis chargé des rapports, qui a reçu une augmentation de $300, a été nommé en juillet 1882; M. Cusson, gardien-adjoint des archives, qui a reçu une augmentation de $200, a été nommé le 11 avril 1888; M. Delaney, assistant photographe, qui a reçu une augmentation de $250, a été nommé le 4 décembre 1886; M. Desautels, qui a le soin du livre de présence, et qui a reçu une petite augmentation, a été nommé le 22 juin 1886; M. Laflèche, commis de l'enregistrement, qui a reçu une augmentation de $200, a été nommé le 8 septembre 1887. Ainsi donc, tous paraissent avoir bénéficié de l'augmentation, sans qu'on ait tenu le moindre compte de la date des nominations. Je suis certain que l'examen du rapport qui a été soumis à la Chambre confirmera ce que je n'ai aucune hésitation à déclarer, à savoir que, pour les augmentations accordées dans mon département pour la classification qui a été faite, et en ce qui concerne le nombre des fonctionnaires qui ont été respectivement assignés à chaque division, il n'y a pas eu le moindre favoritisme et aucun d'eux n'a reçu le moindre avancement à cause de la situation politique qu'il a pu occuper avant son entrée en fonction. Je n'ai pas permis, et je ne crois pas non plus que mon sous-ministre ait permis, que des considérations politiques ou personnelles aient pu entrer dans la balance, de quelque manière et sous quelque forme que ce soit. Nous nous sommes tout simplement efforcés de rendre justice à tous; nous avons essayé de reconnaître les mérites des différents fonctionnaires et de les traiter comme nous avons cru qu'ils devaient être; et, pour ce que j'ai fait, je mets mon honorable ami au défi de démontrer que nous avons pu agir contrairement à la loi du service civil.

C'était notre devoir, en vertu de l'article 8 de la loi, d'établir la classification des départements, et, ce faisant, c'était aussi notre devoir d'avoir égard aux fonctionnaires du service extérieur comme du service intérieur, et qui, d'après la loi, devaient relever de cette loi, et d'avoir aussi égard aux traitements qu'ils recevaient, parce que les traitements reçus au 1er septembre fixaient la situation qu'ils devaient occuper en vertu de la loi. L'honorable député nous demande pourquoi nous n'avons pas laissé cette tâche aux commissaires du service civil. Eh bien, la loi ne donne aux commissaires aucune autorité d'agir comme nous avons fait à l'égard de ces fonctionnaires. La loi ne donne pas aux commissaires le droit de faire la classification. La loi ne donne pas aux commissaires le droit de dire qu'il y aura vingt ou dix fonctionnaires soit dans la première, la seconde ou toute autre division. C'est là une tâche qui incombe aux chefs des départements et au Gouverneur en conseil. C'est un devoir que nous ne pourrions pas déléguer aux commissaires du service civil. Nous ne pourrions pas leur demander de se charger d'un devoir que le Parlement nous a imposé. C'était notre devoir d'établir la classification, c'était notre devoir de spécifier le nombre de fonctionnaires qui seraient attachés à une certaine classe; et ayant égard à leurs états de services, et aux titres qu'ils pouvaient avoir, c'était notre devoir d'établir les chiffres de leurs traitements de façon à rendre complète la justice tant aux fonctionnaires de l'extérieur qu'à ceux à qui la loi était applicable, en commençant au 1er septembre, et après cela nous en rapportant aux commissaires pour le fonctionnement de la loi, et pour les promotions et traitements. Nous avons fait notre devoir. Depuis le 1er septembre, nous avons donné carte blanche aux commissaires pour appliquer la loi, et dorénavant ce sera aux commissaires à faire à leur tour leur devoir en vertu des dispositions de la loi.

M. NORTHRUP: Pourrai-je poser une question à l'honorable ministre, car je ne suis pas très sûr d'avoir saisi tout ce qu'il a dit. Il prétend, à ce qu'il me semble, que le ministre de l'Agriculture, le ministre de l'Intérieur et lui-même se sont appuyés, pour agir comme ils l'ont fait, sur l'article 8 de la loi du service civil. C'est là son argumentation.

L'hon. M. PUGSLEY: Non pas. Cet article me conférait l'autorité voulue.

M. NORTHRUP: Je dois dire que je diffère ici entièrement d'avis avec l'honorable ministre, mais ce point de vue n'est d'aucune conséquence au regard d'une disposition de la loi, et je ne veux pas perdre plus de temps là-dessus. Nous lisons dans l'article 8:

Aussitôt que possible.

Non pas après la prorogation du Parlement, non pas après le 20 juillet, mais:

Aussitôt que possible après l'entrée en vigueur de la loi.

Or, quand cette loi est-elle entrée en vigueur? L'article 48 stipule:

Cette loi entre en vigueur le premier jour de septembre.

Par conséquent, cela veut dire aussitôt que possible après le 1er septembre. Assurément, aucune assertion plus minutieuse n'a jamais été présentée pour le plus grand ébahissement des Communes que celle du ministre des Travaux publics, qui vient nous dire sans sourciller que les ministres, pour accorder ces promotions et ces augmentations, et agissant à la façon d'un shah, d'un sultan, d'un rajah ou tout autre despote oriental, ont puisé leur autorité dans l'article 8 de la loi du ser-

vice civil qui stipule: Qu'après le 1er septembre, ils doivent réunir leurs sous-ministres, et ainsi de suite. Mais le ministre vient de nous déclarer qu'il a agi avant le 1er septembre, afin d'éviter les conséquences mêmes que le Parlement avait l'intention de voir s'ensuivre si on eût agi ainsi qu'en avait décidé le Parlement, c'est-à-dire après le 1er septembre.

L'hon. M. PUGSLEY: J'en demande bien pardon à mon honorable ami, mais je crois qu'il m'a mal compris.

Quelques VOIX: Oh!

L'hon. M. PUGSLEY: Un instant, seulement. Je n'ai pas voulu dire, et je ne crois pas avoir dit que nous avions terminé notre tâche de classification jusqu'après le 1er septembre. Ce que j'ai dit c'est que, dans mon département, et durant plusieurs semaines, nous nous étions occupés à préparer et établir la classification des divers fonctionnaires, et que, quand la loi est entrée en vigueur au 1er septembre, la répartition avait été faite de façon équitable et loyale et chacun avait été mis à son rang suivant que le voulait la loi. C'est là ce que j'ai voulu dire.

L'hon. M. FOSTER: Vous avez été pris là au piège.

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

M. NORTHRUP: Si les ministres ont agi comme ils le disent avant le 1er septembre, ils n'ont pas agi conformément à la loi du service civil, car cette loi stipule qu'ils ne devraient agir qu'après le 1er septembre. Dans tous les cas, le résultat de ce qu'ils ont fait a été d'amener un état de choses qui ne serait pas survenu s'ils avaient observé la loi, et s'ils n'avaient agi que le plus tôt possible après la mise en vigueur de la loi.

Nous avons donc ce résultat extraordinaire qu'un certain nombre de favorisés ont reçu une augmentation de traitements avant le 1er septembre, afin qu'ils pussent retirer des bénéfices qu'il n'était pas dans l'esprit de la loi de leur accorder. Selon moi, les ministres ont agi ici de façon absolument illégale. N'est-ce pas là un exemple singulier de justice rétributive que ceux-là même qui ont commencé à réformer le service civil en agissant contrairement au statut se présentent aujourd'hui avec une nouvelle mesure de réforme pour accorder un supplément de $150 à d'autres fonctionnaires, au mépris d'une autre loi de ce pays. Je veux parler de la loi électorale.

Y a-t-il quelqu'un, en ce pays, qui ait le moindre doute que cette proposition accordant $150 aux fonctionnaires de l'Etat est le prix payé délibérément par le Gouvernement pour les sièges de représentants de la ville d'Ottawa. Y a-t-il quelqu'un, en ce pays, de l'Atlantique au Pacifique, qui puisse ignorer que le Gouvernement en était venu à désespérer de remporter la victoire à Ottawa, et qu'il avait dû jeter par-dessus bord les candidats choisis par une convention régulière du parti. Est-ce qu'on ne sait pas, par tout le pays, que quand le premier ministre se présenta dans Ottawa—et je ne crois pas que ce fût là un compliment si flatteur pour Ottawa, vu qu'il ne voulait pas déclarer qu'il opterait pour Ottawa s'il était élu—malgré les appels faits de tous côtés en alléguant les grandes faveurs déversées sur Ottawa par le Gouvernement, on s'aperçut que même tout cela n'empêcherait pas sa défaite à Ottawa à cause du mécontentement qui régnait par tout le service civil jusqu'à ce que son collègue s'avisa de faire une promesse, appuyée et confirmée par le premier ministre, que si Ottawa voulait y aller carrément on pouvait être assuré que le premier ministre se montrerait à son tour reconnaissant vis-à-vis du service civil.

Et ainsi nous voyons comment un faux pas conduit à un autre et comment ces personnages commencèrent à mettre à exécution cette mesure (qui l'an dernier a été trompettée par tout le pays comme le merveilleux système de la réforme du service civil) en la violant avec grand soin, de façon à obtenir des résultats qui ne pouvaient pas être atteints sans violer la loi et ensuite, pour compléter leur ouvrage, ils devaient présenter cette mesure pour remplir les promesses qui, chacun le sait au Canada, étaient escomptées par un grand nombre d'employés civils à Ottawa, quand ils votèrent pour le premier ministre. Tout en ayant un grand respect pour le service civil d'Ottawa, tout en sachant qu'un grand nombre d'employés sont bien mal payés et tout en étant disposé à aller aussi loin qu'aucun député de la Chambre, pour rendre justice aux employés de ce service, qui travaillent en se donnant beaucoup de peine, je suis obligé de voter contre cette résolution pour deux raisons; d'abord, parce que je crois que c'est faire insulte au Parlement que de nous demander de mettre à exécution une promesse illégale, faite pendant les dernières élections, et deuxièmement, parce que je crois que c'est faire insulte à l'intelligence du Parlement que de nous demander de porter remède à un mal qui a existé, c'est admis, dans le service civil, pendant des années, de cette façon si extraordinaire qui consiste à donner une augmentation en bloc de $150, sans s'inquiéter des appointementts reçu maintenant, de la longueur du temps de service, ou de l'habilité montrée par l'employé sans compter autre chose que la promesse faite à la dernière session d'augmenter les appointements du service civil. Certainement, il y a une méthode meilleure que celle-là; et si cette question nécessite un vote, je voterai certainement contre la résolution; première-

ment, parce que je refuse de m'associer à l'exécution de cette promesse illégale, deuxièmement, parce qu'au lieu de rendre justice au service, c'est en faire une véritable bouillie en augmentant les appointements de beaucoup d'entre eux qui ne devraient pas faire partie du tout du service, mais devraient être renvoyés à la première occasion. Si on procédait ainsi et si l'argent économisé était partagé par le restant du service, nous aurions un service plus utile et plus remarquable que celui que nous avons.

M. H. B. McGIVERIN (Ottawa): L'honorable député qui vient de finir son discours, n'était probablement pas présent au début de la session, quand la question qu'il vient de traiter a été discutée par l'honorable député de Toronto-nord. Je veux parler, monsieur l'Orateur, de la soidisante promesse qui avait été faite pendant les dernières élections. La déclaration qui a été faite par moi au sujet de l'augmentation des traitements du service civil, était simplement d'accord avec l'intention exprimée dans la Chambre, à la dernière session, par le Gouvernement, qui voulait mettre à exécution les recommendations de la commission royale nommée pour faire une enquête sur le service civil. La seule promesse qui ait été faite par moi, c'est que je m'efforcerais de mon mieux de faire adopter ces recommandations.

M. LENNOX: Parlez-nous de la lettre?

M. McGIVERIN: C'est précisément ce que la lettre disait et pas plus que cela. La lettre a été insérée au " Hansard " et si l'honorable député qui m'a interrompu avait pris la peine de l'examiner, il aurait vu qu'on n'a pas fait une seule promesse irrégulière de ce genre. Je n'hésite pas à dire que le Gouvernement en mettant à exécution la loi du service civil votée à la dernière session, a fait un grand pas en vue de la réforme du service civil et autant qu'il m'est permis d'en juger dans la ville d'Ottawa, le Gouvernement et les commissaires mettent à exécution cette loi avec équité et honnêteté. Il n'y a pas de nominations faites, qui ne soient d'accord non seulement avec la lettre, mais avec l'esprit de la loi; et quand l'honorable député qui a parlé avant moi dit que le Gouvernement en présentant une mesure pour accorder au service civil une augmentation en bloc de $150, n'applique pas le système qu'il a développé à la dernière session, je ne suis pas d'accord avec lui, et je donnerai tout mon appui pour faire adopter cette mesure. Ce n'est pas une tentative de corruption, c'est simplement l'exécution de ce qu'on avait l'intention de faire à la session dernière et ce que l'on n'a pas pu exécuter alors, par suite de la longueur de la session.

Je n'avais pas l'intention de prendre part à ce débat, parce que j'ai compris, d'après ce qui a été dit, qu'on n'avait pas à faire de reproche et qu'on n'en ferait pas relativement à l'augmentation qui a été proposée et pour ma part, sachant que l'association du service civil est complètement d'accord avec cette proposition, je lui donnerai mon plus cordial appui.

(La motion est adoptée et la Chambre siège en comité des subsides.)

SUITE DE LA DISCUSSION DES SUBSIDES.

Bâtiments de l'Etat, loyers, etc., $200,000.

L'hon. M. PUGSLEY: Ce chapitre a été maintenu à la demande d'un ou deux honorables députés qui désiraient voir les baux des bâtiments à Ottawa. Ces baux leur ont été montrés et je demanderai que l'item soit pris en considération. Je dois dire, en réponse à l'observation faite par un honorable député, je crois que c'est l'honorable représentant de Grenville (M. Reid), que je suis absolument persuadé que s'il prend des informations, il trouvera que les observations qu'il a faites relativement aux loyers payés à la Imperial Reality Company d'Ottawa, étaient absolument sans fondement. L'honorable député a déclaré que le bâtiment valait moins de $200,000 et qu'un loyer énorme était payé à des partisans du Gouvernement. J'ai fait moi-même une enquête et j'ai trouvé, il y a quelque temps, que des obligations avaient été converties sur le bâtiment à la Royal Trust Company du Canada, et que l'édifice avait été estimé, par des experts choisis par cette compagnie, à $400,000. Quant au point de savoir si les propriétaires de l'édifice étaient des amis du Gouvernement, j'ai eu l'occasion de jeter un coup d'œil sur la liste des directeurs de la compagnie, et j'ai trouvé que l'un d'entre eux était M. J. W. Woods, un autre est M. Finnie, gérant de la banque d'Ottawa et un troisième est M. E. B. Osler, de Toronto, un personnage qui est très connu de nos honorables adversaires et en même temps un membre très distingué de la Chambre. Je suis sûr que mon honorable ami, s'il était ici, serait le premier à retirer l'observation qu'il a faite.

M. STANFIELD: Un député m'a déclaré aujourd'hui qu'il avait parlé à M. Osler et que M. Osler a opposé une dénégation à cette affirmation qu'il était directeur de cette compagnie immobilière.

L'hon. WM PUGSLEY: C'est le renseignement que j'ai obtenu.

M. STANFEILD : Il y oppose une dénégation.

M. PRICE: Comme l'honorable député dit que M. Osler nie qu'il soit directeur de la compagnie et comme deux ou trois députés sont absents qui aimeraient à dire quelque chose sur ce sujet, il est juste de surseoir à ce chapitre et de le renvoyer à un autre soir.

L'hon. M. PUGSLEY: Je ne voudrais pas refuser à mes honorables amis d'accéder à leur requête, mais je suis fâché que nous ayons à mettre de côté cet item. Certainement, j'accepte immédiatement la déclaration, si M. Osler a autorisé à la faire, qu'il n'est pas un directeur. Je suis informé que c'en est un, mais il n'y a pas de doute que j'ai été mal renseigné. Quoi qu'il en soit je passerai volontiers au chapitre relatif à la Nouvelle-Ecosse.

Avonport, jetée, réparations, $8,200.

L'hon. M. PUGSLEY: La longueur est d'environ 65 pieds. Le quai a été absolument démoli. Ce travail est fait à la journée.

Baddeck, quai, améliorations, $1,500.

L'hon. M. PUGSLEY: Ce crédit est destiné à compléter les améliorations au quai, et aussi à niveler le terrain et à le drainer. Le coût primitif était de $14,709.

M. MADDIN: Quel a été le prix du terrain et les travaux ont-ils été donnés par soumission?

L'hon. M. PUGSLEY: Le lit a 107 pieds de large et 306 pieds de long. Le lot et le quai, y compris la construction, ont été achetés à M. Alexander Macdonald, pour $3,000.

M. MADDIN: Les travaux ont-ils été exécutés par soumission?

L'hon. M. PUGSLEY: Oui l'entreprise s'élevait à $11,709.

M. MADDIN: Ces $1,500 suffiront-ils pour compléter les travaux?

L'hon. M. PUGSLEY: Oui.

M. RHODES: Quel est le solde dû sur cette entreprise?

L'hon. M. PUGSLEY: Ce crédit est destiné à payer complètement les dépenses. J'ignore si tout est compris dans un seul marché.

M. RHODES: Cette somme ne serait-elle pas pour des extras?

L'hon. M. PUGSLEY: Je constate qu'il y a eu des travaux supplémentaires nécessaires, tels que le nivellement et le drainage. Le crédit de l'an dernier était de $3,500. Les travaux de coffrage pour retenir le mur sont estimés à $696; le remplissage de l'ancien ouvrage, $114; le remplissage dans l'espace compris entre le dock et les anciens travaux, $42. Nivellement du terrain, $111. Réparations à l'ancien dock, $120; nouveau dock, $200; installation de bureau, $200; surintendance, $350; somme due à l'entrepreneur, $400, en tout $3,500. Ceci épuisera les $2,000 pris sur le crédit de l'an dernier et les $1,500 que nous demandons aujourd'hui.

M. RHODES: Le dock a-t-il été construit par l'entrepreneur qui a eu la première entreprise?

L'hon. M. PUGSLEY: Non.

M. RHODES: Je trouve dans le rapport des travaux du département des Travaux publics de 1908, qu'en sus de la construction du quai une entente a eu lieu avec l'entrepreneur pour la construction de deux débarcadères. Puis-je demander si l'entrepreneur du dock a construit aussi les deux débarcadères?

L'hon. M. PUGSLEY: Je n'ai pas d'indication à ce sujet.

M. RHODES: Je prends cette information dans le rapport de l'ingénieur, contenu dans le rapport du ministre.

L'hon. M. PUGSLEY: En l'examinant, il est évident que les débarcadères sont compris dans la somme de $11,709.23.

M. RHODES: Ainsi, les débarcadères seraient un ouvrage extra. Ont-ils été construits par l'entrepreneur qui a bâti le quai?

L'hon. M. PUGSLEY: Oui, je crois que oui.

M. RHODES: Le ministre peut-il donner le nom de l'entrepreneur qui a construit le quai, ou sinon peut-il donner le nom de celui qui a construit le dock?

L'hon. M. PUGSLEY: Je n'ai pas de notes à ce sujet.

M. RHODES: Je crois que je dois demander au ministre de nous fournir ce renseignement. Je puis trouver dans le rapport de l'auditeur général le nom de l'entrepreneur qui a construit le quai et aussi le nom de celui qui a construit le débarcadère, et je voudrais savoir si c'est le même entrepreneur qui a construit le dock.

L'hon. M. PUGSLEY: Je vais aviser le sous-ministre d'avoir à se procurer ces renseignements, et plus tard, lorsque nous en viendrons à l'examen d'un crédit général, l'honorable député (M. Rhodes) sera à même de discuter la question. Cela le satisfait-il?

Port de la baie Saint-Laurent, $5,800.

M. AMES: Combien a-t-il été dépensé à cet endroit, l'année dernière?

L'hon. M. PUGSLEY: Les travaux s'exécutent à l'entreprise. Jusqu'au 30 décembre, il a été payé à l'entrepreneur $30,890, et à l'inspecteur, $283.75, soit un total de $21,173.75.

M. AMES: Quel est la nature du travail?

L'hon. M. PUGSLEY: Il s'agit d'assurer aux bateaux un refuge sûr, au moyen du percement d'un chenal d'à peu près 360 pieds de longueur, d'une largeur de 60 pieds au fond, et d'une profondeur de deux pieds

à marée basse. Ce chenal est pratiqué à travers la berge qui sépare l'étang de la mer. Il va falloir également construire des quais de chaque côté et protéger le chenal à l'intérieur.

M. AMES: Quelle sera la profondeur de l'eau à marée haute?

L'hon. M. PUGSLEY: Neuf ou dix pieds probablement. Je crois que la marée à cet endroit atteint une hauteur de sept pieds.

M. AMES: L'ingénieur est-il d'avis que le sable n'obstruera pas le chenal?

L'hon. M. PUGSLEY: On est d'avis que les ouvrages de protection auront l'effet de prévenir l'obstruction du chenal.

M. AMES: Cela ne fournira pas un port de refuge, si je comprends bien. Il est destiné seulement, j'imagine, à la flottille de pêche opérant à l'extrémité nord du Cap-Breton.

L'hon. M. PUGSLEY: Il ne pourra recevoir que de petites embarcations d'un tirant d'eau de neuf ou dix pieds.

M. AMES: C'est une forte dépense pour un tel objet.

Quai du Grand Bras d'Or: pilotis jointifs et réparations, $2,000.

M. RHODES: Se sert-on de bois créosoté dans le cas actuel?

L'hon. M. PUGSLEY: Oui; l'ancien pilotis est détruit. C'est ici un renouvellement de crédit.

Port de Blue-Rocks.—Améliorations, $4,000.

L'hon. M. PUGSLEY: C'est encore ici un crédit à voter de nouveau. Il a également pour objet de pourvoir à la construction d'une digue à l'extrémité est, et à celle d'un brise-lame, à l'extrémité du port.

M. AMES: Ces travaux sont-ils exécutés à la journée?

L'hon. M. PUGSLEY: Non, à l'entreprise, sur soumissions obtenues par voie de publicité et de concurrence.

M. AMES: Cette somme va-t-elle permettre de parachever les travaux?

L'hon. M. PUGLSEY: Nous le croyons.

Anse à Breton.—Prolongement de la jetée en brise-lames, $600.

L'hon. M. PUGSLEY: C'est un ouvrage de dérivation de l'embouchure du cours d'eau vers le nord du quai. C'est un renouvellement de crédit. Le travail s'exécute à l'entreprise.

M. AMES: Que pense-t-on en obtenir?

L'hon. M. PUGSLEY: Empêcher le gravier de s'accumuler à l'extrémité du quai et de gêner ainsi l'abordage ou l'atterrissage des bateaux.

M. AMES: Quelle est l'importance de ces travaux?

L'hon. M. PUGSLEY: La dépense est de $5,788. Le présent crédit est destiné à solder le résidu.

M. AMES: En quoi consisteront les travaux une fois terminés?

L'hon. M. PUGSLEY: Prolongement du brise-lames actuel à 120 pieds au large.

M. AMES: Je doute fort que les ouvrages résistent: la mer est terrible à cet endroit.

L'hon. M. PUGSLEY: Nous comptons qu'ils résisteront, et c'est aussi l'avis de l'ingénieur.

M. RHODES: Est-ce de bois créosoté que l'on se sert pour ces ouvrages également?

L'hon. M. PUGSLEY: Oui.

Brise-lames de Cheverie, prolongement du, $4,500.

M. JAMESON: A quelle date ce marché a-t-il été conclu?

L'hon. M. PUGSLEY: Le 16 décembre 1908.

M. JAMESON: Combien a-t-il été reçu de soumissions?

L'hon. M. PUGSLEY: Il en a été reçu quatre, variant de $4,295 à $5,270. Il y avait quatre soumissions entre ces deux extrêmes.

M. JAMESON: A quelle date les avis d'adjudication ont-ils été publiés?

L'hon. M. PUGSLEY: A peu près un mois auparavant. On compte que cette somme permettra de parachever les travaux.

M. JAMESON : Quelle est la longueur du prolongement?

L'hon. M. PUGSLEY: Quatre-vingt pieds.

M. JAMESON: Cet ouvrage est-il fait de bois créosoté?

L'hon. M. PUGSLEY: Je ne le pense pas.

M. JAMESON: Quelle est la règle suivie par le département? Pourquoi vous servez-vous de bois créosoté dans certains cas, et non pas dans d'autres?

L'hon. M. PUGSLEY: On se sert de bois créosité dans les localités où il est connu que les tarets font de grands ravages.

Church-Point.—Réparations au quai, $600.

L'hon. M. PUGSLEY: Ce crédit va nous permettre de parachever les travaux.

M. JAMESON: Je prie le ministre de dire ce qu'il entend par conducteur et par sous-conducteur des travaux? Je vois que

ces deux désignations figurent dans le rapport de l'auditeur général.

L'hon. M. PUGSLEY: Un conducteur, à ce que dit mon sous-ministre, est un employé qui remplit d'ordinaire les fonctions de contremaître. Un sous-contremaître est un ouvrier chargé de la surveillance des travaux sous la direction du contremaître.

M. JAMESON: Je vois ailleurs dans le rapport de l'auditeur général que les termes contremaître et sous-contremaître sont employés comme désignation à propos de travaux publics. Ces termes sont-ils synonimes de conducteur et de sous-conducteur?

L'hon. M. PUGSLEY: Je le pense.

M. JAMESON: Un conducteur n'est-il pas simplement un inspecteur pour ainsi dire?

L'hon. M. PUGSLEY: Non, je pense qu'un conducteur prend directement part au travail.

M. JAMESON: Relativement à ce crédit, je désire faire allusion au débarcadère de Westport, comté de Digby, au sujet duquel j'ai posé récemment une question au ministre. Au budget de l'année dernière il se trouvait un crédit de $3,000, en vue de commencer la construction d'un débarcadère à Westport, et le ministre m'a informé qu'il n'avait été rien fait, qu'on ne se proposait pas de poursuivre les travaux dans le cours de la présente année. Un peu plus tard, lorsque la question de ces travaux publics différés a été discutée d'une manière générale, le ministre a énoncé son programme en réponse à une question. Voici ce que je trouve à la page 1373 du compte rendu des débats:

M. MEIGHEN: Le ministre veut-il nous donner aussi l'assurance que les édifices publics qui étaient compris dans le budget de l'an dernier et dont les travaux sont malheureusement interrompus aujourd'hui auront un tour de faveur et seront construits avant que d'autres édifices publics de même nature soient commencés.

L'hon. M. PUGSLEY: J'estime que cette question est très juste. J'ai l'intention de suivre cette ligne de conduite comme ministre des Travaux publics et je la recommanderai à mes collègues. Naturellement il peut se produire des circonstances comme l'incendie d'un édifice public ou l'écroulement d'un quai, qui pourraient nécessiter des exceptions et nous serions à faire entrer dans le budget ces nouveaux ouvrages, mais comme principe général, je suis décidé à m'en tenir et je m'en tiendrai aux travaux que le Parlement a autorisés l'an dernier.

M. JAMESON: La même règle s'applique-t-elle aux brise-lames et aux quais comme aux édifices publics?

L'hon. M. PUGSLEY: Oui. Naturellement si j'étais convaincu qu'un ouvrage n'est pas nécessaire, j'aurais à en faire une étude particulière, mais dans l'état actuel de mes connaissances, c'est la ligne de conduite que je suivrais.

M. JAMESON: Je fais allusion aux item qui étaient portés au budget de l'an dernier et qui ont été supprimés dans les dépenses de cette année; ces item n'auraient certainement pas été inscrits dans le budget de l'an dernier si le ministre n'avait pas considéré qu'ils avaient leur raison d'être.

Or, comme il arrive de Westport beaucoup de demandes de renseignements, je prie le ministre de dire s'il considère que ce débarcadère public à Westport est un de ces ouvrages qu'aux termes du programme dont il nous a fait part, on devrait exécuter l'année prochaine. Je dois dire qu'il y a grand besoin, et qu'il y a eu depuis nombre d'années grand besoin, d'un débarcadère à Westport. Westport est un centre important, où il se fait beaucoup d'affaires, et que fréquente une flottille nombreuse de bateaux de pêche et de commerce. Il est relié à Saint-Jean par une ligne de bateaux à vapeur; mais par suite de l'écart très grand entre la marée haute et la marée basse à cet endroit, les habitants de ce port et le public voyageur en général, sont grandement incommodés du manque d'un débarcadère convenable pour les navires. Les choses en sont même venues à ce point que le steamer qui vient de Saint-Jean doit rester au large à certaines phases de la marée, et les gens ne peuvent atterrir qu'en passant dans l'eau et dans la boue, ou en s'aidant pour atteindre le rivage, de caisses à homards et autres trucs de cette nature. Je signale vivement au ministre la nécessité de la construction de ce débarcadère. Il a été promis l'année dernière, la dépense était inscrite au budget, mais en raison de la crise financière il n'a pas jugé opportun de reprendre l'affaire cette année. Me permettra-t-il de lui demander si dans les circonstances ce sera un de ces travaux auxquels il sera donné la préférence, et si les habitants de la localité peuvent espérer voir les travaux entrepris l'année prochaine.

L'hon. M. PUGSLEY: Je regrette de ne pouvoir donner d'assurance relativement à cet ouvrage, non plus qu'à l'égard d'autres travaux particulièrement. Je n'ai rien à ajouter à la déclaration que j'ai faite dans une circonstance antérieure. Bien entendu, je suis appelé à choisir entre divers travaux inscrits au budget, et il me faudra peut-être commencer certains ouvrages de préférence à d'autres, selon que l'exigera l'intérêt public; mais des observations que j'ai faites il ne faudrait pas conclure que tous les ouvrages inscrits au budget seront entrepris simultanément. Quelques-uns de ces ouvrages devront attendre. J'espère donc que l'honorable député ne me demandera pas de lui faire une promesse définie quant à cet ouvrage, il va falloir simplement s'en tenir à la déclaration d'un caractère général que j'ai faite antérieurement.

M. JAMESON: Le ministre a dû constater que le besoin d'un débarcadère public à Westport se faisait impérieusement sentir puisqu'il a inscrit dans le budget de l'année dernière un crédit en vue de sa construction.

En prenant cela pour base et en admettant la nécessité du débarcadère, je ne demande pas qu'on lui donne la priorité sur les autres travaux de même nature qui ont été retardés, mais je demande si on ne les fera pas passer avant d'autres pour lesquels aucun crédit n'a été voté l'an dernier?

L'hon. M. PUGSLEY: Je ne puis faire aucune promesse, car il peut se présenter d'autres entreprises encore plus pressantes que celle dont parle mon honorable ami.

M. JAMESON: Le ministre veut-il entendre qu'il ne considère pas ces travaux comme nécessaires et qu'en faisant voter ce crédit l'an dernier, il n'avait pas l'indernier, si le ministre n'avait pas considéré avait une autre idée en vue? Ou considère-t-il que cette entreprise est nécessaire et que ce crédit a été demandé honnêtement?

L'hon. M. PUGSLEY: Ce crédit a été demandé de bonne foi, et parce que ces travaux étaient nécessaires dans l'intérêt public. Je n'ai pas un mot à retirer de ce que j'ai dit sur cette question, dans une circonstance antérieure. Mon honorable ami doit comprendre qu'avec un budget diminué de sept ou huit millions de dollars, le Parlement ne manquerait pas un jour ou l'autre de demander qu'une partie, au moins de cette somme fut remise dans les estimations. La Chambre pourra peut-être mettre la moitié de cette somme à ma disposition et j'aurai alors à faire un choix entre les travaux qui peuvent être retardés et ceux qui sont plus urgents. Il peut aussi s'en présenter d'autres, plus urgents encore. Dans ces circonstances, je ne puis pas engager le Gouvernement ni le Parlement, pour l'avenir. Le mieux que je puisse faire, c'est de m'en tenir à la déclaration que j'ai faite et qui est reproduite au long dans les " Débats ". Quant à faire des promesses que telle ou telle entreprise aura la priorité sur les autres, je dois m'en abstenir. Il ne convient pas que je prenne des engagements quant à ce que le Gouvernement devra faire l'an prochain, ou plus tard.

M. JAMESON: Ce débarcadère est plus nécessaire aujourd'hui que lorsque le crédit a été inscrit au budget, et la seule différence c'est que le comté de Digby, et le village de Westport, est maintenant représenté par un conservateur, au lieu de l'être par un libéral. J'espère que ce n'est pas la raison sur laquelle s'appuie l'honorable ministre pour commettre une injustice envers Westport. Cette localité est toujours restée fidèle au parti libéral et a toujours donné une forte majorité au candidat de ce parti. Depuis 1896, elle n'a rien reçu du trésor public. L'an dernier, quand les élections devinrent imminentes et que les électeurs de Westport commencèrent à s'agiter et à menacer d'abandonner le parti libéral, on leur promit un débarcadère et un crédit fut demandé à cette fin. Alors, les électeurs de Westport, comme toujours, se rendirent au bureau de votation et donnèrent une forte majorité au candidat libéral. Mais le comté ne suivit pas cet exemple et le candidat libéral fut incapable de se faire nommer. Mais ce n'est pas une raison pour que Westport soit privé de sa juste part des deniers publics, ni pour que le ministre refuse de promettre que ces travaux seront exécutés dès que les finances du pays le permettront.

Je suis en droit de demander au ministre s'il a changé d'idée sur la nécessité de ces travaux. Vu que ce crédit a été retranché du budget de cette année et que la population de Westport a été avertie que l'embarcadère ne sera pas construit cette année, on devrait au moins lui donner les raisons de ce retard et lui promettre que les travaux seront exécutés dès que les finances du pays le permettront.

L'hon. M. PUGSLEY: Je n'ai pas changé d'idée et je n'ai pas de raison pour en changer. Mais mon honorable ami ne peut pas, raisonnablement exiger que je fasse des promesses.

M. STANFIELD: Sur les $1,200 votés l'an dernier pour le quai Brulé, combien a-t-on dépensé, et sur les $1,000 votés pour le quai Economy, quelle somme a été employée?

L'hon. M. PUGSLEY: Ces crédits ne sont pas dans le budget. Si mon honorable ami, veut bien donner avis de sa question, pour un autre jour, je me ferai un plaisir d'y répondre. Tous les renseignements que j'ai ici se rapportent aux crédits que je demande à la Chambre de voter.

M. STANFIELD: Je croyais que vos fonctionnaires pourraient répondre.

L'hon. M. PUGSLEY: Ils ne peuvent pas garder tous ces chiffres dans leur mémoire.

M. STANFIELD: Mes renseignements sont que rien de ces crédits n'a été dépensé. J'ai dit l'autre jour que j'ai conseillé au département de prendre des hommes et de faire exécuter les travaux en régie, mais on ne m'a pas écouté. Je sais bien qu'il y avait une élection l'an dernier, que nous n'en aurons probablement pas avant quatre ans.

L'hon. M. PUGSLEY: Je suis probablement responsable de ce que mon honorable ami n'ait pas été consulté sur l'emploi des ouvriers, car j'ai cru que ce serait lui im-

poser des obligations dont il n'aimerait pas à se charger.

M. STANFIELD: Si j'avais été consulté l'argent aurait été dépensé honnêtement et n'aurait pas été volé comme par le passé. Quant au quai Economy, il n'est pas étonnant qu'il ressemble au dos d'un chameau. J'en avais pris un instantané, mais malheureusement, quand il s'est agi de le développer, l'opération n'a pas réussi.

L'hon. M. PUGSLEY: Le kodak a-t-il éclaté?

M. STANFIELD: Pas tout à fait. Le chemin qui conduit au quai décrit un demi cercle de sorte que les voitures peuvent difficilement y arriver. Je ne comprends pas que pour épargner une bagatelle de $1,000, on laisse ce quai dans un pareil état. Il semblerait qu'il n'y ait pas un dollar pour les comtés où des conservateurs ont été élus.

M. FRASER: Je désire appeler l'attention du ministre sur les travaux à Naufrage Pond (Ile du Prince-Edouard). A la page des "Débats", en réponse à M. Ames, le ministre déclare qu'au mois d'octobre le Gouvernement avait décidé de retardé certains travaux pour lesquels des soumissions avaient été demandées. Un peu plus tard, M. Foster lui a demandé de citer un exemple d'une entreprise pour laquelle des soumissions avaient été demandées et que le Gouvernement a décidé de ne pas faire exécuter et voici la réponse du ministre:

Il y a le cas de Naufrage Pond, dans l'île du Prince-Edouard. Cette localité réclamait des travaux depuis longtemps, mais la dépense aurait été considérable et bien que nous ayions demandé des soumissions, nous avons décidé d'attendre encore un an. Le cas fut soumis à l'ingénieur en chef et il rapporte que dans son opinion, l'intérêt public n'aurait pas à souffrir de ce retard d'un an.

Malgré cette déclaration du ministre, je vois à la page 64 du budget un crédit de $14,500 pour des travaux de protection à l'entrée du chenal de Naufrage Pond. Cet item du budget et la déclaration du ministre ne semblent pas s'accorder et je désire savoir s'il entend faire exécuter ces travaux cette année.

L'hon. M. PUGSLEY: Je préférerais que cette question me fût posée quand nous serons rendus à cet item.

Clark's-Harbour.—Travaux de protection, $800.

M. JAMESON: Quelle est la nature de ces travaux?

L'hon. M. PUGSLEY: Des travaux pour protéger les maisons, les magasins, les débarcadères contre les empiètements de la mer.

M. JAMESON: Qu'a-t-on dépensé jusqu'à présent pour ces travaux?

L'hon. M. PUGSLEY: $4,500.

M. JAMESON: Sur quelle distanc s'étendront ces travaux de protection?

L'hon. M. PUGSLEY: Sur une longueur de 926 pieds et a 3 pieds de hauteur.

M. JAMESON: Le long du chemin, ou sur des propriétés privées?

L'hon. M. PUGSLEY: Je l'ignore.

M. JAMESON: C'est important à savoir. Il y a une différence entre protéger la propriété privée et la propriété publique. S'agit-il ici de protéger une propriété de l'Etat?

L'hon. M. PUGSLEY: Ces travaux protègent les propriétés d'un grand nombre de citoyens.

M. JAMESON: Le département a-t-il reçu une pétition demandant ces travaux?

L'hon. M. PUGSLEY: Je le suppose.

M. JAMESON: Cet item devrait être réservé jusqu'à ce que le ministre soit en état de dire si ces travaux sont destinés à protéger les propriétés de quelque particulier, ou sont construits le long de la voie publique.

L'hon. M. PUGSLEY: Il n'y a pas le moindre doute qu'ils sont destinés à protéger un assez grand nombre de propriétés pour en faire une entreprise d'utilité publique. Ce n'est pas du tout pour protéger une propriété privée, dans le sens que l'entend mon honorable ami.

M. JAMESON: Il faut nécessairement que ce soit pour protéger une propriété privée, ou une propriété publique.

L'hon. M. PUGSLEY: Lorsqu'il s'agit de protéger les propriétés d'un grand nombre de particuliers, l'entreprise devient d'utilité publique.

M. JAMESON: Je demande ces renseignements parce qu'il y a quelque temps on a demandé au département des Travaux publics de protéger une propriété qui appartient en partie à l'Etat, à Digby. Je veux parler de la propriété connue dans la localité sous le nom de Battery Point.

On avait exécuté en cet endroit, il y a plusieurs années, des travaux de protection qui sont tombés en ruine, et la grève s'était écroulée sous l'action des flots. La ville de Digby avait fait des dépenses considérables pour protéger la plage et la grève en général, mais elle ne se croyait pas tenu de protéger cette propriété de l'Etat. A vrai dire, ses finances ne lui permettaient pas de le faire. Si le ministre considère qu'il y a lieu de protéger les propriétés des

particuliers, n'est-il pas encore plus à propos de protéger celles de l'Etat?

L'hon. M. PUGSLEY: Je crois que le Gouvernement a le devoir de protéger suffisamment ses propriétés.

M. JAMESON: Dans ce cas, le ministre voudra-t-il prendre note de ce que je viens de dire, afin d'aviser aux moyens de protéger cette propriété?

L'hon. M. PUGSLEY: J'en prends note avec plaisir.

Cow-Bay (Port-Morien).—Amélioration du havre, $5,000.

M. MADDIN: Qu'a-t-on dépensé pour ce brise-lames en 1908? Il avait été voté $18,000, et le crédit actuel comprend $2,500 de l'ancien crédit.

L'hon. M. PUGSLEY: Cela porterait à $15,500 les dépenses faites jusqu'au 31 du mois courant.

M. MADDIN: On n'aurait fait aucune dépense pour ce brise-lames durant les mois de décembre, janvier et mars?

L'hon. M. PUGSLEY: Pas que je sache; on aurait pu transporter les matériaux sur les lieux pendant l'hiver.

M. MADDIN: Durant l'exercice expiré le 31 mars 1907, les matériaux utilisés pendant ces mois-là ont consisté en quelques articles de quincaillerie, une certaine quantité de grosse toile blanche et un peu de ciment.

L'hon. M. PUGSLEY: Ne peut-on pas fabriquer de blocs en béton pendant l'hiver?

M. MADDIN: Non.

L'hon. M. PUGSLEY: Je crois le contraire. On en fabrique.

M. MADDIN: On fabrique des blocs de béton de deux pieds carrés pour construire les maisons; mais on ne fabrique pas de blocs pour brise-lames de la dimension de ceux dont il est question dans le rapport du ministre des Travaux publics. Ces blocs ne sont pas fabriqués pour être ensuite transportés sur les lieux, puis immergés dans le port. On les confectionne sur les lieux mêmes, à marée basse, et ce travail ne peut pas s'exécuter en hiver. A-t-on fait soumissionner ces travaux en 1907 ou 1908?

L'hon. M. PUGSLEY: Non. L'ingénieur en chef en est venu à la conclusion qu'il valait mieux faire exécuter ces travaux en régie.

M. MADDIN: Le ministre croit-il que la personne chargée de construire un brise-lames de cette nature doive posséder des connaissances spéciales en ce qui concerne la construction des brise-lames, le malaxage du béton, etc.

L'hon. M. PUSLEY: Je considère qu'elle doit connaître tout cela à fond.

M. MADDIN: Le ministre sait-il que M. P. J. Leslie, qui a exécuté les travaux au cours de l'exercice expiré le 31 mars 1907, qui a utilisé 2,513 barils de sable et 1,873 barils de ciment, qui a surveillé les travaux à raison de $3 par jour, est un fabricant de homard qui exploite une homarderie à Port-Morien en hiver et passe l'hiver à Halifax?

L'hon. M. PUGSLEY: J'ignore ces détails.

M. MADDIN: Est-ce que je les apprends au ministre?

L'hon. M. PUGSLEY: C'est la première nouvelle que j'en ai.

M. MADDIN: Qui a proposé M. Leslie au ministère?

L'hon. M. PUGSLEY: Le choix de l'inspecteur doit toujours être ratifié par l'ingénieur dirigeant.

M. MADDIN: Quel était cet ingénieur?

L'hon. M. PUGSLEY: Je crois que l'ingénieur ordinaire est, en cet endroit, M. Millidge.

M. MADDIN: Qui dirigeait les travaux au cours de l'exercice expirant le 31 mars courant?

L'hon. M. PUGSLEY: Je crois que c'est encore M. Leslie, mais je ne saurais l'affirmer.

M. MADDIN: Le ministre sait-il positivement qui dirigeait les travaux pendant qu'on a fait cette dépense de $15,500?

L'hon. M. PUGSLEY: Le mémoire que j'ai par devers moi semblerait indiquer que M. Leslie a encore la direction des travaux; mais si mon honorable ami est d'avis contraire, je m'en informerai.

M. MADDIN: Le ministre sait-il que celui qui a remplacé M. Leslie et dirigé les travaux pendant l'été, jusqu'en octobre 1908, est un boucher du nom de McLeod qui, s'il devait faire construire une cheminée ou un fondement pour sa maison, serait obligé de s'adresser à un maçon

L'hon. M. PUGSLEY: Je l'ignorais.

M. MADDIN: Le ministre peut-il dire qui a proposé la personne chargée de diriger ces travaux pendant l'exercice 1908-1909?

L'hon. M. PUGSLEY: Je regrette de ne pas trouver ce renseignement dans mes notes.

M. MADDIN: Ce brise-lames est très utile à Port-Morien. Il fut construit dès avant 1873 par la " Gowrie, Blackhouse and Coal Mining Company "; il se prolongeait

autrefois à une distance de 1,374 pieds,—à peu près un quart de mille—avec une élévation de 17 pieds à haute marée et de 23 pieds à marée basse, et une largeur de 44 pieds; cette propriété fut ensuite transférée à la Dominion Coal Company; une partie du brise-lames fut emportée par une tempête en août 1873. Le brise-lames actuel a 1,114 pieds de longueur, soit 160 pieds de moins que celui construit en premier lieu. Le développement donné à l'industrie minière par la Dominion Coal Company, qui a succédé à la Gowrie, Blockhouse and Coal Mining Company, et l'exploitation récemment commencée par la North Atlantic Colliery Company, font prévoir que de nombreuses expéditions se feront de ce port. Or, puisque l'on a dépensé $15,500 pour ce brise-lames en 1907-1908, $11,500 en 1906-1907, et qu'on dépensera encore $5,000 au cours du présent exercice, soit un total de $32,000 en trois ans, le ministre ne pense-t-il pas qu'il serait prudent de confier l'exécution de ces travaux à une personne entendue à la construction des brise-lames et bien au fait des conditions particulières à cet endroit où les tempêtes ont déjà balayé une grande partie de ces travaux? Le propre rapport du ministre dit que le brise-lames a été démoli en 1895.

L'hon. M. PUGSLEY: J'imagine qu'on ne construisait pas alors aussi solidement qu'aujourd'hui.

M. MADDIN: Une partie en a été démolie en 1908, et il en sera ainsi tant qu'on permettra à des bouchers et à des fabricants de conserves de homard de jeter des sacs de ciment sur la côte en octobre.

Vu la grande utilité de ce brise-lames, je prétends qu'on devrait faire faire des études sérieuses et une estimation complète dans le but d'obtenir des travaux permanents. Des entreprises aussi considérables devraient être adjugées, après concours, à des entrepreneurs compétents. Par ce moyen, on aurait un brise-lames durable, ce qui serait préférable à ce gaspillage qui ne peut donner aucun résultat satisfaisant.

En 1907-1908, on a dépensé $11,500, dépense qui comprend une période de 180 jours de travail où on a employé en moyenne 12 hommes par jour. Tous ceux qui connaissent cette partie du littoral savent qu'en avril et mai, à l'époque des grandes crues du printemps, par les forts vents du nord-est et avec les glaces flottantes qui s'amoncellent en cet endroit, comme cela s'est vu en 1907, alors que le port s'est trouvé fermé par les glaces jusqu'au 7 juin, ce n'est pas en suspendant des sacs de toile sur les côtés et en les remplissant de ciment qu'on peut obtenir une construction permanente comme doit l'être un brise-lames. Le ministre se propose-t-il de confier l'emploi de ce crédit de $5,000 à un boucher ou à un fabricant de conserves de homard, au lieu de faire diriger les travaux par une personne compétente?

L'hon. M. PUGSLEY: L'honorable député affirme-t-il que l'inspecteur n'est pas entendu à la construction en béton?

M. MADDIN: Je dis que M. Leslie n'est pas apte à diriger les réparations d'un brise-lames comme celui-là. Il n'a aucune expérience en maçonnerie, ou dans les travaux en béton, et celui qui lui a succédé est encore plus incapable, si c'est possible, n'ayant pas eu, aux dépens de l'Etat, l'expérience que M. Leslie a acquise.

L'hon. M. PUGSLEY: Je suis bien aise que cette affaire me soit signalée; je m'informerai si l'inspecteur est un homme du métier et s'il est entendu aux travaux en ciment. C'est un point important, car il s'agit d'un travail qui dépend surtout de la qualité du ciment employé et du mode de malaxage. Je vais faire faire une enquête sans retard, et s'il est constaté que l'inspecteur n'est pas un homme du métier, je le ferai remplacer par un plus capable. Les instructions données à l'ingénieur ordinaire sont invariablement de s'assurer si l'inspecteur qu'on lui propose est un homme entendu.

M. J. A. CURRIE: Et à quel parti politique il appartient?

L'hon. M. PUGSLEY: Je ne m'en occupe pas.

M. AMES: Donne-t-on les mêmes instructions aux ingénieurs de la Nouvelle-Ecosse qu'à ceux de la province de Québec, qui ont ordre de s'adresser au député de la circonscription pour avoir des contremaîtres pour les différents travaux?

L'hon. M. PUGSLEY: Les instructions sont partout les mêmes.

M. AMES: Le département écrit à l'ingénieur ordinaire de ne nommer aucun contremaître sans consulter le député libéral de l'endroit.

L'hon. M. PUGSLEY: Je ne crois pas que ce soient les termes mêmes de la lettre, mais si mon honorable ami en a une en sa possession, il peut me reprendre. Ordre est donné à l'ingénieur de s'entendre avec le député quant au choix des ouvriers, mais ses instructions formelles sont de n'employer, à des travaux spéciaux de cette nature, qu'un homme du métier possédant des connaissances spéciales.

M. J. A. CURRIE: Le ministre peut-il nous faire voir un exemplaire de la circulaire adressée par le département pour que nous le fassions consigner aux " Débats "?

L'hon. M. PUGSLEY: Que l'on fasse une motion de façon régulière; la lettre sera déposée.

M. J. A. CURRIE: Le règlement de la Chambre ne dit-il pas qu'un ministre qui mentionne un document doit produire celui-ci?

L'hon. M. PUGSLEY: C'est le représentant de Saint-Antoine qui en a parlé. Moi, j'ai dit que les lettres envoyées dans les autres provinces ne différaient pas des lettres envoyées dans la province de Québec.

M. MADDIN: Pour en revenir à M. Leslie, à Cow-Bay, vu que la saison de la pêche du homard commence à la fin de mars et se prolonge jusqu'en juin.

L'hon. M. PUGSLEY: L'honorable député s'oppose-t-il à l'ouverture de ce crédit?

M. MADDIN: Non, certes.

L'hon. M. PUGSLEY: Alors, il ferait aussi bien de ne pas causer d'obstruction.

M. MADDIN: Je ne m'oppose pas à cette dépense. Si j'avais un reproche à faire, ce serait que ce brise-lames est insuffisant. Ce que je blâme, c'est la manière dont les dépenses ont lieu. Nous pourrions avoir un meilleur brise-lames à cet endroit, si l'argent avait été employé sagement. Vu que la mise en boîtes des conserves de homards commence au printemps, convient-il que M. Leslie retire $3 par jour comme inspecteur des travaux du brise-lames, lorsqu'il est aussi surintendant des homarderies et emploie un grand nombre de gens? Autrement dit, le ministre croit-il qu'il est sage d'engager un individu comme M. Leslie à tenter de servir deux maîtres à la fois?

L'hon. M. PUGSLEY: Je crois qu'il devrait être sur les lieux s'il est nommé inspecteur.

M. CROSBY: Je ne pense pas que ceux qui connaissent cette entreprise désirent s'opposer à la dépense. Je sais que M. Leslie dont il a été question est un homme honnête, respectable. Je sais aussi qu'il ne demeure pas à cet endroit, mais qu'il habite en partie à la baie des Epions, au port d'Halifax et dans la ville d'Halifax.

L'hon. M. PUGSLEY: Où habite-t-il l'été?

M. CROSBY: Pendant quelques mois de l'été, il se tient à Cow-Bay pour mettre en boîtes des conserves de homard, ainsi que le ministre l'a appris. A en juger par les renseignements que nous obtenons du ministre, je croirais qu'il ne connait pas grand'chose de M. Leslie, mais il est tenu d'aller aux informations et de supprimer tout grief. La dépense faite pour ce brise-lames est nécessaire. Je connais bien l'endroit et je sais que cette entreprise est importante. Mais le ministre ne doit pas se plaindre lorsque nous nous efforçons de lui donner des éclaircissements qui lui permettront de faire un meilleur emploi des fonds, car nous désirons que ceux-ci soient utilisés le mieux possible, et le ministre aussi, j'en suis certain. Même à cette heure tardive, s'il constate que celui qui dirige les travaux ne devrait pas remplir cette fonction. . .

L'hon. M. PUGSLEY: Qu'est-ce que l'honorable député (M. Crosby) pense de M. Leslie?

M. CROSBY: J'ai dit que c'est un homme honnête, respectable et un bon citoyen. S'il a un défaut, c'est qu'il est libéral convaincu.

L'hon. M. PUGSLEY. L'honorable député croit-il que M. Leslie a l'habileté voulue pour conduire ces travaux?

M. CROSBY: Je crois qu'il n'en connaît pas plus long sur les ouvrages en béton que celui qui adresse présentement la parole au comité—et cela n'est pas beaucoup.

L'hon. M. PUGSLEY: Je vais m'informer immédiatement.

M. CROSBY : Le ministre devrait prendre soin de mettre les hommes qu'il faut à la tête de l'entreprise.

M. AMES: Je crois que l'objection soulevée par le représentant du Cap-Breton (M. Maddin) est très importante. Le département des Travaux publics dépense beaucoup d'argent là-bas pour des travaux exécutés en régie, et il y a lieu de s'attendre et d'espérer que le directeur de ces travaux soit un homme habile, choisi par l'ingénieur sans aucune intervention du dehors et uniquement à cause de ses aptitudes. Dans notre province, on a pris l'habitude de s'adresser au représentant de la circonscription, non pour obtenir son avis, mais pour lui confier le libre choix de celui qu'on placera à la tête de chacune de ces entreprises.

Voici une lettre datée du 4 de mai et adressée à M. J. C. Taché, ingénieur divisionnaire du ministère des Travaux publics, à Chicoutimi. Et j'ai demandé au ministre il y a quelques mois si on envoie une lettre semblable aux ingénieurs divisionnaires dans toute la Nouvelle-Ecosse, et si la même règle est suivie dans le choix d'un contremaître des travaux exécutés en régie dans cette province. Cette lettre est adressée à l'ingénieur en chef, à Ottawa par l'ingénieur divisionnaire:

Monsieur le ministre me mande de vous autoriser à entreprendre l'exécution en régie des travaux à faire aux endroits suivants, pour lesquels le Parlement a ouvert des crédits pendant la session qui vient de clore. Veuillez vous adresser aux personnes désignées afin d'en obtenir les noms de contremaîtres habiles ou tout autre renseignement dont vous pourrez avoir besoin relativement aux travaux à exécuter dans leurs comtés respectifs.

Et le nom mentionné ici est celui de M. Joseph Girard, représentant de Chicoutimi-et-Saguenay au Parlement. La lettre ajoute:

Veuillez ne pas perdre de vue que la somme plus haut mentionnée ne doit pas être dépassée pour n'importe quel motif, et je vous prie de donner aux contremaîtres des ordres for-

mels à cet effet. Les contremaîtres seront payés sur le pied de $2.50 par jour, si vous ne recevez pas d'avis contraire.

Dans cette lettre de l'ingénieur en chef, agissant sous les ordres du ministre, il n'y a absolument rien qui ordonne à l'ingénieur divisionnaire de choisir des hommes habiles et entendus dans ce genre spécial d'ouvrages. Le seul ordre qu'on lui donne, c'est de s'entendre avec le représentant de la circonscription et de donner de l'emploi à tous ceux que ce dernier recommandera.

L'hon. M. PUGSLEY: La circulaire dit: " des contremaîtres habiles."

M. AMES. C'est le député qui doit juger de leurs aptitudes.

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

M. AMES: Est-ce grâce à cette pratique qu'un fabricant de conserves de homard et un boucher ont été choisis pour diriger les travaux à Cow-Bay, où l'on dépense de $10,000 à $15,000 par année?

M. E. M. MACDONALD: Je ferai observer à mon honorable ami (M. Ames) qu'il manque de franchise en cherchant à dénaturer le sens de la lettre en question, pour faire croire au comité qu'il n'appartenait pas à l'ingénieur de décider de la compétence des hommes recommandés par M. Girard. Les règles les plus simples de l'analyse grammaticale font voir que cette circulaire parle d'hommes habiles que M. Girard pourra recommander, et que c'est à l'ingénieur de décider de leurs aptitudes.

D'ailleurs, le ministre m'informe qu'il y avait des instructions spéciales, à part celles-là. L'ingénieur avait reçu ordre de s'assurer les services d'hommes compétents, proposés par M. Girard. Ce point ne peut pas être tranché par un membre du Parlement, mais par l'ingénieur responsable des travaux. C'est le député qui désigne celui qui sera employé, mais c'est l'ingénieur qui juge de ses aptitudes. Je ne crois pas que l'honorable député (M. Ames) soit assez naïf pour ignorer que cette pratique de faire proposer par les membres du Parlement ceux qui doivent être employés à des travaux de ce genre est en vigueur depuis la confédération. Ce n'est pas une grande découverte de s'être aperçu dans la 42e année de la confédération que ce sont les députés ministériels qui proposent ceux à qui de l'emploi sera donné dans les entreprises publiques. Il n'y a en cela rien de nouveau ni rien de repréhensible.

M. AMES: " On reconnaît l'arbre à ses fruits." Quelles espèces d'employés ce système nous a-t-il valu?

M. MACDONALD: Des employés tout aussi bons, et même meilleurs, que ceux que nous avions du temps où les amis de l'honorable député étaient au pouvoir. Qui peut mieux les connaître que le représentant du comté.

M. CROSBY: C'est M. Maddin qui représente ce comté.

M. MACDONALD: Il ne veut pas apparemment remplir cette tâche et, d'ailleurs, il n'a pas la confiance du ministère.

M. CROSBY: Mon honorable ami a dit " le représentant."

M. MACDONALD: Je réfutais ce que venait de dire l'honorable représentant de Saint-Antoine à propos de Chicoutimi et de M. Girard, et je citais cet exemple de l'application d'un principe général.

Cette question de faire recommander par le député celui qui emploiera un crédit ne comprend pas uniquement la compétence de l'individu. Un homme peut être compétent sans être honnête; il peut ne pas vouloir que les instructions du Gouvernement soient suivies et celui-ci ne voudrait pas être tenu responsable d'un homme qui ne lui serait pas proposé par quelqu'un possédant toute sa confiance.

Est-ce là une nouvelle doctrine? Pourquoi les honorables députés de la gauche font-ils tant de tapage à propos d'une chose que leurs amis faisaient quand ils étaient au pouvoir, et qu'ils feraient encore demain s'ils y revenaient? Pourquoi ne pas parler franchement? Aucun gouvernement ne voudrait accepter la recommandation d'un homme auquel il n'aurait pas confiance. Hier encore, l'honorable député de Toronto-nord (M. Foster) a provoqué, relativement à une entreprise dans la Nouvelle-Ecose, une discussion qui a duré tout l'après-midi. Si le candidat conservateur du comté avait été élu et siégeait dans cette assemblée, quand même il n'aurait pas désigné le directeur de ces travaux, les honorables député de la gauche n'auraient pas fait entendre une seule objection. Si on laissait aux adversaires du Gouvernement le soin de proposer les inspecteurs, quelle belle occasion ils auraient de critiquer le ministre des Travaux publics!

M. AMES: Il serait regrettable, que l'idéal que l'honorable député de Pictou (M. Macdonald) prétend être celui de tout le moment, pût jamais prévaloir en ce pays.

M. MACDONALD: Mon honorable ami se croit-il meilleur que son parti quand il lui propose un idéal plus élevé, et pense-t-il valoir mieux que sir John Thompson ou que sir John Macdoanld qui avait dirigé le parti conservateur avant lui et qui a introduit cette politique?

M. AMES: A mon avis, ce que le ministre des Travaux publics devrait faire ce serait de faire choisir par son ingénieur en chef un ingénieur capable et confier à ce dernier le soin de désigner comme inspecteur des entreprises publiques l'homme le plus compétent de l'endroit ou des environs. De cette manière, nous aurions des

travaux honnêtement exécutés et représentant la totalité de l'argent dépensé.

M. CROSBY: Nous critiquons en ce moment une dépense de deniers publics parce que nous avons lieu de croire qu'il y a eu du gaspillage.

Je connais M. Leslie; il est conseiller municipal à Halifax. J'ignore s'il connaît l'espèce de béton (concrete) qu'on devait employer dans la construction de ce brise-lames, mais il n'ignore pas une autre sorte de concrete qu'il a reçu du Gouvernement. Ce n'est pas l'homme que je choisirais pour surveiller un ouvrage de ce genre. Il doit se trouver dans le comté de Cap-Breton quelqu'un qui connaît tout aussi bien que M. Leslie comment doivent s'exécuter ces travaux en béton. Il est donc étrange qu'on ait confié cet ouvrage à M. Leslie qui ne demeure pas dans le comté, qui ne vit pas même dans les environs, mais qui ne fait son apparition à cet endroit que durant la saison de la pêche au homard qui dure environ six semaines de l'été. Je ne m'opposerais pas à la nomination d'un libéral, s'il a les aptitudes voulues pour cette position.

M. AMES: Le ministre n'a pas répondu à ma question. Je lui ai demandé si une lettre rédigée dans le même sens est adressée à ses fonctionnaires de la Nouvelle-Ecosse.

L'hon. M. PUGSLEY: Je n'ai pas vu de lettre semblable, mais je ne doute pas que les ingénieurs divisionnaires reçoivent des instructions dans le sens indiqué.

M. AMES: L'honorable député de Pictou a laissé entendre que l'on donne encore d'autres ordres à ces ingénieurs.

L'hon. M. PUGSLEY: Nous sommes tout le temps en correspondance avec les ingénieurs divisionnaires; ils comprennent qu'il est de leur devoir de ne pas accepter pour remplir la fonction d'inspecteur quelqu'un qui, à leur avis, n'a pas toutes les aptitudes voulues pour faire l'inspection des travaux.

M. AMES: J'ai compris, d'après ce qu'a dit le ministre, que des instructions écrites étaient jointes à la lettre.

L'hon. M. PUGSLEY: Les ingénieurs ont reçu des instructions générales; ils comprennent qu'il ne leur est permis dans aucun cas d'accepter les services d'un inspecteur qui n'est pas parfaitement compétent.

M. AMES: Dans ce cas, l'honorable ministre voudra-t-il déposer demain sur le bureau de la Chambre, toute lettre de cette nature qu'on adresse aux ingénieurs divisionnaires à la Nouvelle-Ecosse, ainsi que toutes autres instructions jointes à ces lettres?

L'hon. M. PUGSLEY: Oui, demain, ou le plus tôt possible, si ces documents existent en réalité.

M. H. B. AMES.

M. HUGHES: Le ministre peut-il citer un cas où l'ingénieur divisionnaire a refusé d'accepter les services de celui que son parti avait choisi?

L'hon. M. PUGSLEY: Non, pas sur le coup, mais je sais que cela est arrivé.

M. J. D. TAYLOR: A la Nouvelle-Ecosse on compte un certain nombre de divisions électorales qui ne sont pas représentés ici par des partisans du Gouvernement. J'aimerais savoir à la recommandation de qui, dans ces comtés, l'ingénieur divisionnaire nomme un inspecteur?

L'hon. M. PUGSLEY: Dans ces cas-là les instructions données à l'ingénieur sont de consulter le candidat qu'appuyait la politique du Gouvernement. C'est la pratique qui a toujours été suivie.

M. J. D. TAYLOR: Après cette réponse du ministre, on peut se demander si l'on ne devrait pas poursuivre plus loin l'étude de ce crédit. Il me semble que c'est une déclaration de nature à froisser, que celle qu'un ministre responsable fait au Parlement en disant que le Gouvernement doit adopter un idéal si peu élevé que de confier le pouvoir de faire ces nominations à un candidat défait, quelque faible que soit le nombre des électeurs qui ont voté en sa faveur, quelle que soit la situation qu'il occupe dans la communauté.

M. MACDONALD: Que dirait l'honorable député s'il était défait grâce à un télégramme mensonger?

M. J. D. TAYLOR: Je disais, quand l'honorable député m'a interrompu si grossièrement. . . .

M. L'ORATEUR SUPPLEANT: Il n'est pas conforme au règlement de se servir d'expression pareille à l'adresse d'un honorable député.

M. J. D. TAYLOR: Monsieur le président me rappelle que le règlement défend d'apprécier l'observation d'un collègue, mais je tiens à dire que celui-là se montre bien plus grossier qui interrompt un membre de cette Chambre qui s'adresse à elle pour dire ce qu'il pense de l'interruption. Mais puisqu'on a voulu faire allusion dans ce débat à un télégramme falsifié, je voudrais demander à l'honorable député qui m'a interrompu pourquoi il n'a pas pris soin d'abord de s'assurer de ce qui se passait en sa demeure, pourquoi il n'a pas fait faire une enquête dans son propre département de la Justice. qui doit l'intéresser plus que l'origine du télégramme auquel il a fait allusion. Je voudrais appeler son attention sur .....

L'hon. M. PUGSLEY: Ne croyez-vous pas monsieur le président, qu'au lieu de discu-

ter ce qui se rapporte à William Miner, nous devrions étudier un autre crédit?

M. J. D. TAYLOR: . . . la falsification du télégramme adressé au département de la Justice et demander si les ministres ont pris la précaution de s'enquérir de cela. Je dis qu'aussi longtemps qu'ils n'auront pas pris des mesures dans ce sens, ils sont mal venus de faire allusion à aucune dépêche de cette nature. Je fais apologie pour cette digression que je me suis permise en réponse à l'interruption inconvenante de l'honorable député, je voudrais revenir au sujet dont je voulais parler et dire qu'à mon sens, on ne devrait pas accepter cette déclaration extraordinaire du ministre des Travaux publics, quand il a dit qu'il fallait s'en rapporter à la décision de gens qui ont voulu faire partie de cette Chambre, mais dont les électeurs n'ont pas voulu, qui ont été vaincus et dont les sièges sont occupés aujourd'hui par des hommes nouveaux. Nous ne devrions pas accepter la doctrine énoncée par le ministre quand il dit qu'il doit accepter leurs conseils de préférance aux nôtres. C'est une doctrine qui blesse la dignité des membres de cette Chambre, que cette dernière devrait condamner, et le fait qu'elle a été énoncée par le ministre des Travaux publics en cette circonstance, est une raison suffisante pour nous engager à mettre fin pour le moment aux procédures du comité, afin de pouvoir nous convaincre si réellement le Parlement du Canada accepte une politique qui s'appuie sur des principes aussi bas.

M. J. A. CURRIE: Nous nous rappelons tous la déclaration que l'honorable ministre a faite dès les premiers jours de la session, quand il a dit que les listes de faveur avaient été entièrement abolies. Le ministre a-t-il donné d'autres instructions depuis ce temps-là aux ingénieurs responsables, leur demandant de mettre fin à l'ancien système de nominations, et de ne choisir que des hommes les plus capables?

L'hon. M. PUGSLEY: Il n'y a pas eu de changement dans les instructions données aux ingénieurs relativement à la nomination des contremaîtres et au choix de leurs hommes.

Cow-Bay-Run et Osbornes, brise-lames, $1,200.

L'hon. M. PUGSLEY: C'est un crédit voté à nouveau pour compléter les réparations.

Cribbin's-Point, quai—Réfection partielle de la superstructure, $3,300.

L'hon. M. PUGSLEY: C'est un crédit voté à nouveau pour compléter les réparations.

Digby—Améliorations au port, y compris réparations et prolongement de la jetée, $30,000.

L'hon. M. PUGSLEY: Cet ouvrage est adjugé à l'entreprise.

M. JAMESON: Quel est l'entrepreneur?

L'hon. M. PUGSLEY: Ce sont MM. G. E. et A. Bigelow.

M. JAMESON: Quelles sont les conditions de l'entreprise?

L'hon. M. PUGSLEY: La convention date du 22 mai 1908 et les travaux devront être terminés le 22 novembre 1909.

M. JAMESON: Quelle sera la moyenne de la rémunération?

L'hon. M. PUGSLEY: D'après la note qu'on m'a fournie, le contremaître des travaux recevra $2.50 par jour.

M. JAMESON: Quel est le montant de l'entreprise?

L'hon. M. PUGSLEY: $17,900. Cela nous permettra de construire le pilier servant d'éperon. Cela ne comprend par la démolition de l'ancienne jetée ni sa reconstruction en bois créosoté.

M. JAMESON: Cela comprend-t-il la reconstruction des anciens ouvrages?

L'hon. M. PUGSLEY: Il nous faudra environ $30,000 de plus pour terminer tous ces travaux.

Ports, rivières et ponts—Réparations et améliorations générales, $30,000.

L'hon. M. PUGSLEY: C'est un crédit général.

M. CROSBY: S'y trouve-t-il un montant destiné à la construction d'un quai à la baie Spry, comté d'Halifax? Cet ouvrage n'a-t-il pas été commencé l'année dernière?

L'hon. M. PUGSLEY: Oui, nous avons dépensé $269 l'an dernier, et s'il faut une autre petite somme, nous pourrons la prendre à même le crédit général de cette année.

M. CROSBY: Les travaux exécutés ne sont pas considérables, mais si l'on veut qu'ils servent à quelque chose, il sera nécessaire d'en exécuter d'autres cette année.

L'hon. M. PUGSLEY: Il n'y a pas de doute que les ingénieurs tiendront compte de cela.

M. CROSBY : Il y a un quai à Peswick près de Musquodoboit. On avait construit un quai à l'entrée du port. Il rend de grands services, mais son utilité se serait fait sentir davantage si on l'avait construit plus près de l'entrée du port, du coté-ouest. On devrait dépenser $1,000 pour construire un caisson dont se serviraient les pêcheurs à l'entrée du havre. J'aimerais faire connaître ces détails au ministre, et je serais heureux s'il demandait à ses ingénieurs de s'enquérir à propos de cela.

L'hon. M. PUGSLEY : C'est ce que je ferai.

M. RHODES : Le ministre veut-il nous donner la raison pour laquelle il a inséré le mot " ponts " dans ce crédit?

L'hon. M. PUGSLEY : Cela ne s'applique pas à la Nouvelle-Ecosse, mais c'est un terme général dont on se sert quand il s'agit des autres provinces où il peut se trouver des ponts interprovinciaux.

M. STANFIELD : Il pourrait s'appliquer au pont que le ministre a construit à la baie Tatamagouche, il y a environ un an.

L'hon. M. PUGSLEY : C'était un quai.

M. STANFIELD : La photogaphie démonte que c'est un pont.

L'hon. M. PUGSLEY : C'est la povince qui à construit ce dernier.

M. STANFIELD : Eh bien, cet ouvrage a baissé d'environ dix-huit pouces et a besoin d'être reparé.

L'hon. M. PUGSLEY : C'est un détail qui mérite d'être étudié.

M. JAMESON : J'aurais un mot à dire au sujet du brise-lames que le département a construit Sandy-Cove en 1904. En réponse à une questtion qui lui a été posée à la présente session, le ministre a déclaré que les entrepreneurs de ce brise-lames avaient reçu leur décharge, et que le dépôt de $800 leur avait été retourné le 3 décembre 1904. Plus tard, le département apprit que les gages de plusieurs des ouvriers n'avaient pas été payés, de même que plusieurs autres personnes qui avaient fourni des matériaux. Ce brise-lames a été construit à Sandy-Cove, dans l'isthme de Digby, qui a environ un mille de largeur à cet endroit. Il y a à proprement parler deux anses, l'une sur le côté de la baie de Fundy, l'autre sur le côté de la baie Sainte-Marie, et le village de Sandy-Cove est situé. . .

L'hon. M. PUGSLEY : Sur quel crédit l'honorable député désire-t-il parler?

M. JAMESON : Sur le crédit en discussion.

L'hon. M. PUGSLEY : Je ne veux pas empêcher l'honorable député de discuter une question de ce genre, mais elle ne relève certainement pas du crédit en discussion. Je lui dirai qu'on a déjà fait valoir auprès du Gouvernement, avec tout autant de vigueur qu'il en est lui-même capable, la réclamation qu'il voudrait discuter. Son prédécesseur et l'honorable député d'Antigonish ont fait des instances à ce sujet auprès du Gouvernement, et la question est à l'étude. Rien de ce que l'honorable député pourra dire ce soir ne peut affecter le règlement de cette question.

M. HUGHES : L'honorable député est strictement conforme au règlement en parlant sur cette question.

L'hon. M. PUGSLEY : Il s'agit d'une réclamation contre le Gouvernement, et elle ne sera réglée que par la bienveillance du département. Il faudra d'ailleurs un crédit spécial à cet effet.

M. JAMESON : Je m'en rapporte au président sur la question d'ordre.

M. l'ORATEUR SUPPLEANT : Je ne portais pas beaucoup attention aux observations de l'honorable député, mais sur un crédit comme celui-ci, je crois qu'il est libre de parler d'un crédit qu'il voudrait faire inscrire au budget. Je ne voudrais pas dire qu'il enfreint le règlement.

L'hon. M. PUGSLEY : Cette entreprise n'a pas été payée à même ce crédit général. Un crédit spécial fut voté à cet effet, et la réclamation dont parle l'honorable député (M. Jameson) n'a aucun rapport à cet article.

M. JAMESON : Je reprends donc où J'étais lorsque le ministre m'a interrompu.

L'hon. M. PUGSLEY : Que décidez-vous, monsieur le Président, à la suite de ma déclaration?

M. l'ORATEUR SUPPLEANT : Si c'est une question dont le Gouvernement est officiellement saisi, l'honorable député ferait aussi bien de laisser tomber la discussion. Vu les circonstances particulières du cas, une longue discussion de cet article ne serait pas régulière.

M. JAMESON : En réponse à une question que je lui ai posée, le ministre déclara que le Gouvernement avait reçu ces réclamations le 20 juin 1905, et comme elles sont depuis si longtemps à l'étude, j'ai cru qu'il était de mon devoir de rafraîchir la mémoire du ministre à leur égard. Comme je le disais lorsque le ministre m'a interrompu, ce brise-lames a été malheureusement construit sur la baie de Fundy, et non au village de Sandy-Cove proprement dit. La construction entraîna des dépenses plus considérables que n'avaient prévu les entrepreneurs, et il appert qu'ils ne purent défrayer la construction avec l'argent reçu du Gouvernement.

Je ne parlerai pas maintenant de la forte réclamation de M. J. D. Kirk, au montant de $2,085.50, mais je parlerai spécialement des réclamations de pauvres ouvriers, citoyens de l'endroit, pour du travail qu'ils ont fait ou les matériaux qu'ils ont fournis. Ils ont contribué de bonne foi de leur labeur et de leurs matériaux, espérant en obtenir le paiement, mais ils n'ont jamais été payés, et le député a déchargé les entrepreneurs, en leur retournant leur dépôt de garantie de $800. Le Gouvernement a accepté l'entreprise, et bien que la dépense à mon avis était injustifiable, à cause de la situation du brise-lames, qui aurait dû être construit du côté de la baie Sainte-Marie, dans l'isthme de Digby, au village

même de Sandy-Cove, où il aurait été de grande utilité publique et aurait contribué au développement de ce village, je crois cependant que les ouvriers qui ont fourni leur labeur et leurs matériaux devraient être payés.

Le Gouvernement a accepté l'entreprise et profite du temps, du travail et des matériaux des ouvriers qui ont réclamé. Si l'entreprise était justifiable, comme elle a dû l'être dans l'esprit du département, quand il s'est engagé à une telle dépense, alors ces ouvriers ont une réclamation bien légitime contre le Gouvernement pour le montant qui leur est encore dû. Je ne demande rien pour les entrepreneurs, je ne demande rien pour personne autre que les pauvres ouvriers qui ont donné leur travail et leur bois de construction. Je crois que le Gouvernement devrait s'occuper de leur réclamation, et leur en payer le montant sans plus tard.

M. RHODES: En justice pour les habitants d'une certaine partie de mon comté, je désire faire observer au ministre qu'une partie d'un crédit de $5,000 voté l'an dernier, a été dépensé, je crois, en travaux de construction au quai de l'anse à Joggin. On m'a appris que les travaux ayant été suspendus l'an dernier, et que les côtés du quai n'ayant pas été protégés par des défenses, tout l'ouvrage jusqu'à présent ne sert à rien. Je sens qu'il est de mon devoir dans l'intérêt de la propriété de l'Etat, de porter cette question à l'attention du ministre.

L'hon. M. PUGSLEY: Je donnerai des ordres à cet effet.

Little-Narrows—Quai, $1,200.

M. RHODES: Est-ce la réparation d'un quai existant?

L'hon. M. PUGSLEY: Non, c'est un petit quai projeté.

M. RHODES. Sera-t-il construit en bois créosoté?

L'hon. M. PUGSLEY: Nous n'avons pas encore de plan arrêté.

M. RHODES: Je crois que l'eau à cet endroit est remplie de tarets, ces mollusques qui détruisent le bois?

L'hon. M. PUGSLEY: Si l'ingénieur dans son rapport le juge à propos, le bois sera créosoté.

Middel-River.—Prolongement des digues, $700.

L'hon. M. PUGSLEY: C'est un renouvellement.

M. AMES: Je le sais, mais ce crédit n'aurait jamais dû être voté en premier lieu. Si je comprends bien, quand nous votons des crédits pour les ports et rivières de la Nouvelle-Ecosse, l'expression "rivières" s'applique aux cours d'eau navigables, et le but est d'aider la navigation. Il est au Cap-Breton un petit ruisseau à truite, dans lequel j'ai souvent fait la pêche, et qui contient si peu d'eau en été qu'on peut le traverser sans se mouiller plus haut qu'à la cheville; mais parfois, à l'eau haute, la terre à culture charrie dans ce ruisseau, et on a réussi à persuader au département qu'il est du devoir de l'autorité fédérale de construire des remblais sur les rives de ce ruisseau à onze milles à l'intérieur. Je ne puis imaginer une raison valable qui puisse justifier l'inscription de cette dépense dans ce crédit. Je ne tiens pas à provoquer un vote de la Chambre ce soir, mais je tiens à enregistrer mon protêt contre cette dépense, que je crois être complètement en dehors de notre domaine.

S'il fallait donner à ce principe une application générale, et que l'Etat se mette à construire des coffrages sur les rives de toutes les petites rivières qui, gonflées par les eaux du printemps, menacent de laver les terres des cultivateurs, et que ceux-ci reçoivent $2.50 par jour pour faire ces travaux, le département ne verrait plus la fin des demandes qui lui seraient faites dans toutes les provinces du Canada. Dans ces jours d'économie, où nous voulons dépenser notre argent aussi parcimonieusement que possible, le ministre devrait, il me semble, éviter des dépenses de ce genre, qui ne peuvent avoir qu'un but politique.

L'hon. M. PUGSLEY: C'est un genre d'ouvrage que tous les gouvernements depuis la confédération ont fait plus ou moins.

M. HUGHES: Le ministre peut-il donner des exemples?

L'hon. M. PUGSLEY: Oh! oui. Dans le Nouveau-Brunswick, le Gouvernement dépense tous les ans, depuis la confédération, quelques centaines de piastres à faire sauter les cailloux dans les eaux supérieures du fleuve Saint-Jean.

M. SAM. HUGHES: C'est parce que c'est un cours d'eau international.

L'hon. M. PUSGLEY: Pas à cet endroit. Puis, dans la Colombie-Anglaise, le gouvernement fédéral, de concert avec le gouvernement provincial, fait des dépenses pour la protection des rives de la rivière Fraser.

M. HUGHES: Cette rivière est un cours d'eau navigable.

L'hon. M. PUGSLEY: L'ouvrage n'est pas dans l'intérêt de la navigation, mais pour la protection de la propriété personnelle adjacente. Pour la même raison il y a une vingtaine d'années, des travaux de ce genre furent exécutés sur la rivière Nation-du-sud; ce n'était pas pour amé-

liorer la navigation, mais pour permettre l'écoulement plus rapide de l'eau et par ce moyen protéger la propriété contre les inondations. Des travaux de protection du même genre ont été faits jusqu'à un certain point par les deux gouvernements dans la Nouvelle-Ecosse, Ontario et Québec. A la dernière session, le Parlement a voté un crédit pour creuser un canal à travers certains terrains à Portage-La-Prairie, et l'on dit que grâce à ce canal 40,000 acres de terre seront sauvés de l'inondation. C'est donc une question de nécessité relative. J'avoue bien franchement que s'il s'agissait ici d'un nouveau travail, je ne demanderais pas au Parlement un crédit dans l'état actuel du revenu; mais ce petit montant est destiné à compléter l'ouvrage commencé.

M. AMES: Il y a cette différence toutefois: c'est que tous les cours d'eau que le ministre vient de mentionner sont de véritables rivières, et bien que ce qu'il nous a dit ne soit probablement pas excusable, le mal n'est pas aussi grand qu'il l'est dans ce cas-ci. Il n'y a pas de raison que la terre de ce cultivateur, située à quelques milles à l'intérieur, sur un petit ruisseau, soit plus protégée que celle d'un autre, voyez-vous, celui-ci avait de l'influence.

Il y a je crois dans la Nouvelle-Ecosse, 500 cours d'eau au sujet desquels on pourrait apporter la même excuse et si nous commençons une fois à dépenser de l'argent pour cet objet, il n'y aura plus de fin aux demandes, et il sera impossible de refuser.

M. J. A. CURRIE: Comme le ministre a énoncé la politique du Gouvernement en cette matière, je désire appeler son attention sur le fait qu'il y a dans le comté que je représente un cours d'eau très considérable, la rivière Nottawasauga qui est navigable sur une distance d'environ 30 milles et qui sert depuis plusieurs années de voie de transport vers le nord. Cette rivière déborde chaque printemps, et rend inutile 30,000 acres des meilleures terres dans cette région. Dans la province d'Ontario nous n'avons pas été habitués à recevoir beaucoup de faveurs. La population est obligée de se taxer pour faire ces genres de travaux, et dans le cas actuel les intéresés n'ont pas cru à propos d'en faire depuis plusieurs années, mais l'année dernière le gouvernement d'Ontario a voté une certaine somme pour aider à élargir et creuser cette rivière afin de protéger les terres.

L'hon. M. PUGSLEY: Il n'y a aucun doute que ce sont des travaux du ressort provincial.

M. J. A. CURRIE: Ce sont des travaux du ressort de la province dans Ontario mais pas dans les autres provinces. Je voudrais que le ministre se gardât cela dans sa mémoire, car il est possible que demande soit faite à son département de venir en aide aux travaux à faire sur cette rivière. Dans ce cas j'espère qu'il acceuillera la demande avec la même faveur qu'il le fait à l'égard de ces petites rivières, où l'on pêche la truite dans la Nouvelle-Ecosse et le Cap-Breton.

Quai de Minasville, à Dalrymple-Point, $9,000.

L'hon. M. PUGSLEY: Cette somme est pour construire un brise-lames de 300 pieds de longueur, 16 pieds de large au sommet, quatre pieds à la rive, et 19 pieds à son extrémité. Un bon nombre de vaisseaux qui transportent du bois, viennent à ce quai de même que les bateaux de pêche.

M. JAMESON: La construction de ce quai a-t-elle été donnée à l'entreprise?

L'hon. M. PUGSLEY: Oui, nous avons reçu six soumissions et l'entreprise a été accordée à Bigelo et Cie pour la somme de $70,985. Ce crédit complètera les travaux.

Quai de Port-Hastings, $11,600.

L'hon. M. PUGSLEY: Des soumissions ont été demandées et l'entreprise a été accordée à G. Langley, d'Antigonish. Ce crédit complètera les travaux.

Portuguese-Cove.—Brise-lames—Pour compléter les payements aux entrepreneurs Reid et Archibald sur l'estimation finale, y compris l'intérêt accru à 5 p. 100 sur le solde restant dû de $1,120. A voter de nouveau montant périmé, $1,160.

M. CROSBY: C'est un ouvrage très important, et j'appellerai l'attention du ministre sur la nécessité de faire à l'extrémité du brise-lames une construction en forme de T. C'est nécessaire pour compléter l'ouvrage.

L'hon. M. PUGSLEY: Je m'en occuperai.

M. RHODES: Pourquoi payez-vous un intérêt de 5 pour 100 par année à l'entrepreneur?

L'hon. M. PUGSLEY: C'est sur la balance due.

M. RHODES: A combien s'élève l'intérêt?

L'hon. M. PUGSLEY: $40.

South Lake Vale.—Ouverture du chenal depuis la baie du lac Saint-George, y compris les ouvrages de protection, $6,500.

L'hon. M. PUGSLEY: Je propose de réduire ce crédit de $4,500. La somme sera demandée dans les crédits supplémentaires de l'année courante.

M. AMES: C'est-à-dire que l'on demandera $4,500 pour payer une dépense faite dans l'exercice 1908-1909?

L'hon. M. PUGSLEY: Oui.

M. AMES: Pourquoi cet argent?

L'hon. M. PUGSLEY: Pour l'ouverture du chenal.

M. AMES: Les travaux pour ces $4,500 ont-ils été faits?

L'hon. M. PUGSLEY: Les $4,500 seront dépensées avant la fin de l'exercice courant.

M. AMES: Est-ce tout, ou à peu près tout ce qui est dû en salaires dans le moment?

L'hon. M. PUGSLEY: Oui, pratiquement tout.

M. AMES: Cette somme est-elle due depuis les mois de septembre, octobre et novembre?

L'hon. M. PUGSLEY: Je ne connais pas les détails. Une erreur a été commise—Je ne sais pas si c'est la faute de l'ingénieur dirigeant ou du typographe—et si on laissait le crédit de $6,500 au complet dans le budget de l'année prochaine, cela retarderait le paiement, c'est pourquoi le Gouvernement se propose de demander $4,500 dans les crédits supplémentaires de l'exercice courant.

M. AMES: L'année dernière le département demandait $5,625. Mais le ministre des Finances a dit:

Cette estimation a été faite il y a quelque temps déjà. Les travaux ont été avancés de sorte qu'il ne faudra pas maintenant une somme aussi forte. Je propose de réduire le crédit à $700.

On nous donnait ainsi à entendre que toute la somme qu'il faudrait serait $700, mais on a dépensé $4,500 de plus. Qui a commis l'erreur?

L'hon. M. PUGSLEY: C'est par erreur que ce crédit a été déduit. Il s'est échangé beaucoup de correspondance et c'est à grand' peine qu'on a réussi à mettre les choses au point. On a eu tort de réduire le crédit l'an dernier.

M. AMES: Si je suis bien informé, le tort consiste en ce qu'on a commencé l'ouvrage et qu'on l'a continué jusqu'à épuisement du crédit s'y rapportant. On n'avait pas droit de faire alors d'autres dépenses. Mais les élections approchaient, le comté d'Antigonish était difficile et son député voyait qu'il ne serait pas à propos de faire suspendre tout à coup l'ouvrage en septembre ou en octobre. Voilà pourquoi l'ouvrage se poursuivit. Les hommes furent engagés, mais ne furent pas payés et ils continuèrent de travailler jusqu'après l'élection. On peut bien avoir étudié la loi en ne déboursant pas d'argent, mais il n'en est pas moins vrai qu'il reste dû à ces hommes $4,500 de salaire pour les quatre ou cinq derniers mois. Voilà ce que je crois savoir.

L'hon. M. PUGSLEY: C'est très bien.

M. AMES: Est-il vrai qu'au département, l'on ait adopté le principe que si un fonds est épuisé, le département croit avoir raison de tenir des hommes à l'ouvrage, dans l'espoir qu'au cours d'une législature subséquente on verra à ce qu'ils soient payés.

L'hon. M. PUGSLEY: Dès qu'un crédit est épuisé ou même sur le point de l'être, l'ingénieur en chef ordonne à l'ingénieur résident d'arrêter les travaux.

M. AMES: Pourquoi ne l'a-t-il pas fait dans le présent cas?

L'hon. M. PUGSLEY: La somme requise pour ces travaux a été inscrite au budget imprimé que le comité a adopté. L'ingénieur en chef en a été informé et a donné ses ordres à l'ingénieur résident, sans savoir qu'en dernière épreuve la somme avait été réduite. Mais cette réduction fut faite par erreur. D'ordinaire, quand un crédit est à peu près épuisé, l'ingénieur en chef prévient l'ingénieur résident et les travaux sont arrêtés. L'honorable député (M. Ames) voudra bien se rappeler que, dans la lettre même qu'il a citée, l'ingénieur résident était averti qu'il ne fallait pas dépenser plus que les sommes votées.

M. AMES: L'honorable ministre n'a pas traité le véritable point. Il est à peine croyable que la saison se serait presque entièrement écoulée avant que l'ingénieur eût découvert que le crédit voté s'élevait à $700 seulement. Il doit s'en être aperçu dès le premier bordereau de paye qui comprenait pour plus de $700 de salaire.

Cependant, d'autres bordereaux arrivèrent de semaine en semaine et de mois en mois et ils furent accepter. Il suffirait d'examiner la correspondance échangée avec les employés de cette localité pour savoir pourquoi les travaux ne furent pas arrêtés. Nous avons raison de considérer ce fait comme une irrégularité absolue et de nous plaindre. Quand le crédit fut épuisé, au lieu de congédier les hommes et de risquer de perdre le comté . . .

L'hon. M. PUGSLEY: L'honorable député se trompe du tout au tout.

M. AMES: Cela donne lieu à une méthode d'affaires qui, s'inspirant de l'influence politique, a pour effet d'ébranler considérablement la confiance que le public peut avoir dans le ministère. La députation a toujours supposé qu'advenant l'épuisement d'un crédit voté par elle pour un de ces ouvrages, les travaux devaient cesser. On a combattu durant des siècles le principe qu'il ne faut pas dépenser des deniers qui n'ont pas été votés. Quand le crédit fut épuisé, le Gouvernement aurait dû ne pas continuer les travaux, même malgré la requête pressante du député d'Antigonish demandant que ces hommes fussent employés aux travaux du quai. Est-ce le seul cas survenu en octobre ou en novembre, dont le ministre ait eu connaissance.

L'hon. M. PUGSLEY: Il me fait peine de voir l'honorable député se porté au soupçon. Un homme bon comme il l'est devrait se montrer charitable. L'honorable député en vient tout de suite à la conclusion que ce qui a été fait, l'a été à la demande des employés de cette localité.

M. AMES: L'honorable ministre va-t-il prétendre que le dossier ne contient pas de lettres qui comportent cela?

L'hon. M. PUGSLEY: Ces faits ont été portés à ma connaissance et je ne sache pas qu'il se soit échangé de correspondance avec les employés de la localité. La correspondance s'est échangée entre l'ingénieur en chef du ministère et l'ingénieur résident. Je l'ai dit, le crédit fut voté, et grâce à cela, on se procura le bois et les travaux commencèrent. Mais, par erreur, la somme fut réduite, en dernière épreuve. Cependant, le bois avait été acheté lorsque les travaux commencèrent. Le sous-ministre m'en prévient, j'allai aux renseignements et découvrit un rapport de l'ingénieur résident où il était dit que, si les travaux n'étaient pas achevés sans interruption, ce qu'il y avait de fait serait absolument gaspillé. Pour ces raisons, j'autorisai l'ingénieur en chef à permettre à l'ingénieur résident de continuer. Je pensais que ce qu'il y avait de mieux à faire, c'était d'achever les travaux.

M. AMES: Quand le ministre a donné cette autorisation s'attendait-il que les hommes seraient payés au fur et à mesure de l'exécution des travaux? A-t-on donné à entendre aux hommes, pendant qu'ils travaillaient, en septembre, octobre et novembre, que le crédit était épuisé et qu'ils ne toucheraient pas leur argent avant la convocation des Chambres et avant qu'un autre crédit eût été voté?

Etait-il juste de tenir les hommes à l'ouvrage en leur donnant à entendre qu'il s'en venait de l'argent d'Ottawa, quand, de fait, on n'en avait pas voté?

L'hon. M. PUGSLEY: L'ingénieur avait reçu ordre de dire aux hommes qu'il leur faudrait attendre le paiement de leurs salaires.

M. AMES: L'ingénieur a-t-il informé les hommes, pendant qu'ils étaient encore à l'ouvrage, au cours de ces trois mois, qu'il leur faudrait attendre que le Parlement eût voté d'autres deniers?

L'hon. M. PUGSLEY: C'est ce qu'il avait reçu ordre de faire, et je présume que c'est ce qu'il a fait.

M. AMES: L'honorable ministre voudrait-il déposer, d'ici à quelques jours, tous les documents relatifs à cette affaire?

L'hon. M. PUGSLEY: Je les déposerai.

M. HUGHES: L'honorable ministre avait-il bien droit d'ordonner la continuation de cet ouvrage quand on n'avait voté que $700? Avait-il droit d'ordonner une dépense additionnelle de $7,000?

L'hon. M. PUGSLEY: Je l'ai déjà dit, l'exécution de cet ouvrage avait pour effet de prévenir la perte de certains matériaux et la destruction de ce qu'il y avait déjà de fait. C'est ce qui arrive lorsqu'une entreprise est adjugée. Le Parlement peut voter $5,000 ou $10,000 pour l'exécution d'un ouvrage qui finira peut-être par coûter trois fois plus. Mais l'entreprise s'exécute toujours à la condition que le Parlement vote l'argent nécessaire. L'entrepreneur poursuit les travaux, mais il lui faut, naturellement, compter que le Parlement votera ensuite l'argent nécessaire.

M. HUHGES: Ces hommes ont-ils été payés à même un autre fonds ou l'argent leur est-il dû à eux personnellement?

L'hon. M. PUGSLEY: J'ignore si on les a payés, mais je pourrais le découvrir. Je tâcherai de me renseigner sur ce point.

M. PRICE: Je voudrais poser une question à l'honorable ministre. Ces hommes auraient-ils été payés? Les aurait-on tenus à l'ouvrage, s'il n'y avait pas eu d'élections l'année dernière?

L'hon. M. PUGSLEY: On aurait fait absolument comme on a fait.

M. PRICE: Cela m'a l'air d'une manœuvre électorale.

L'hon. M. PUGSLEY: Non, cet ouvrage était absolument étranger à l'élection.

M. AMES: Je comprends que le ministre va nous fournir tous les documents relatifs à cette affaire et toutes les lettres des députés à la législature provinciale qui y ont trait.

L'hon. M. PUGSLEY: Je m'en ferai un plaisir.

Port de Tangier—prolongement du quai $1,000.

L'hon. M. PUGSLEY: C'est dans le comté d'Halifax et ce crédit a pour objet de prolonger le mur construit en 1907-1908. Cela va suffire au parachèvement de l'ouvrage qui est fait à la journée. Nous avons seulement fourni les matériaux.

M. CROSBY: Quand cela?

L'hon. M. PUGSLEY: Jusqu'au 1er janvier la dépense ne s'est élevée qu'à $328, et cette somme a été évidemment payée pour matériaux.

Wallacebridge—quai, $1,000.

L'hon. M. PUGSLEY: Ce crédit est destiné au parachèvement de la construction d'un quai à Wallacebridge. Ce quai est à

angle droit par rapport au pont et s'étend dans la direction du port.

M. RHODES: Au sujet du quai de Wallacebridge, j'ai inscrit, l'autre jour, au feuilleton une question à laquelle le ministre a répondu que le coût total était de $1,324, et que la construction du quai était en partie achevée. S'agit-il d'achever la construction d'une autre partie de ce quai et ce crédit doit-il y suffire?

L'hon. M. PUGSLEY: On a estimé que le coût total serait de $2,500. L'année dernière, il a été voté $1,500 ce qui laisse une balance de $1,000.

M. RHODES: Dans sa réponse, l'honorable ministre a dit que la construction d'une partie de ce quai était achevée et que cette partie pouvait servir aux petits vaisseaux.

L'hon. M. PUGSLEY: Nous ne demandons pas de crédits dans le but de prolonger ce quai. Le crédit dont il s'agit va suffire à l'achèvement de l'ouvrage.

M. RHODES: Alors, ce crédit ne cadre pas avec les réponses que le ministre m'a données.

L'hon. M. PUGSLEY: Evidemment, on nous a demandé un autre prolongement que nous n'avons pas décidé de faire.

M. RHODES: A-t-on dépensé une partie de ces $1,000?

L'hon. M. PUGSLEY: Absolument rien. Ce crédit servira à achever l'ouvrage requis.

M. HUGHES: L'honorable ministre est-il bien certain que pas un dollar de cette somme n'a été dépensée?

L'hon. M. PUGSLEY: Il n'a été absolument rien dépensé.

Port de Yarmouth.—Améliorations, $60,000.

L'hon. M. PUGSLEY: Ce crédit a pour objet la continuation des travaux de dragage dans ce port.

M. JAMESON: Sont-ils faits à l'entreprise?

L'hon. M. PUGSLEY: Oui. L'entreprise a été adjugée à la Dominion Dredging Company.

M. JAMESON: A combien la verge?

L'hon. M. PUGSLEY: A cinquante cents la verge cube.

M. JAMESON : A quelle profondeur?

L'hon. M. PUGSLEY : A une profondeur suffisante pour ces grands steamers qui font le service entre Boston et Yarmouth.

M. JAMESON : S'agit-il de redresser le port?

L'hon. M. PUGSLEY : Oui.

M. JAMESON : Le crédit va-t-il permettre de compléter les améliorations projetées?

L'hon. M. PUGSLEY : Non, vous pouvez draguer longtemps avant d'en voir la fin. A mesure que se poursuivent les travaux de dragage, il se construit des navires de plus en plus grands.

M. J. D. REID : Cette compagnie de dragage Dominion a-t-elle ses propres dragues?

L'hon. M. PUGSLEY : Oui, elle a un grand nombre de dragueurs en diverses parties du Canada.

M. J. D. REID : Qui est le président de cette compagnie?

L'hon. M. PUGSLEY : Je pense que c'est M. Stewart.

M. J. D. REID : D'Ottawa?

L'hon. M. PUGSLEY : Oui.

M. J. D. REID : Le fils de l'ancien membre du parlement?

L'hon. M. PUGSLEY : Oui.

M. J. A. CURRIE : Le ministre voudra-t-il dire si ce 50 cents par verge cube doit s'entendre de la mesure de chaland?

L'hon. M. PUGSLEY : Oui, mesure de chaland.

M. J. A. CURRIE : Le Gouvernement a-t-il pour programme de favoriser le paiement du dragage par mesure de chaland sur tous les points du pays?

L'hon. M. PUGSLEY: Je ne sais trop si c'est le programme du Gouvernement, mais c'est ainsi que la chose se pratique.

M. J. D. REID : J'aimerais à savoir pourquoi la même ligne de conduite n'est pas adoptée par le département des Chemins de fer et des Canaux et par le département des Travaux publics. Le département des Chemins de fer et des Canaux pose toujours comme condition dans ses marchés de dragage que le mesurage des déblais se fera en position, tandis que dans les marchés du département des Travaux publics il est toujours stipulé que le paiement se fera par mesure de chaland. Les fonctionnaires du département des Chemins de fer et des Canaux, appelés à rendre témoignage devant le comité des Comptes publics, ne manquent jamais de dire que la seule méthode sûre dans l'intérêt du Gouvernement est de prescrire le mesurage sur place. Au contraire les employés du département des Travaux publics déclarent toujours devant ce même comité, que la seule méthode sûre c'est le mesurage par charge de chaland, si l'on veut se renseigner sur la quantité d'ouvrage exécuté. J'aimerais à savoir pourquoi la même règle n'est pas appliquée par les deux départements.

L'hon. M. PUGSLEY: Quand il s'agit de travaux exécutés sur un canal, il n'est nullement difficile d'opérer le mesurage *in situ*, par le moyen de coupes transversales et de sondages. Comme il s'agit simplement de travaux circonscrits, le mesurage en position s'effectue sans difficulté. Mais lorsqu'il s'agit de travaux exécutés dans un port, il est difficile de prendre les mesures avec assez d'exactitude pour être sûr de ne pas se tromper en opérant le mesurage en place. Sans doute, quand on peut se fier à l'honnêteté et à l'assiduité de ses inspecteurs, on atteindra, je pense, à plus d'exactitude en prenant pour base de calcul la charge de chaland. Tout dépend de l'intégrité et du zèle des inspecteurs. Le dragage sur les canaux est un peu de la même nature que les dragages dans les anses à radeaux. La députation se rappellera que lorsqu'il s'est agi de draguer les anses à radeaux de Québec, il a été stipulé que le mesurage se ferait en position; mais dans les travaux ordinaires de port, lorsque la superficie à draguer est grande, le mesurage par charge d'allège donnera, je pense, des résultats plus exacts, pourvu que les inspecteurs soient fiables.

M. J. D. REID: Le ministre ne prétendra pas, je pense, que les travaux exécutés pour le compte du département des Chemins de fer et des Canaux s'exécutent entièrement sur les canaux. J'ai à l'esprit un ouvrage exécuté dans mon propre comté, qui n'était pas du tout sur un canal; il s'agissait simplement de draguer, d'élargir et d'approfondir la rivière entre Prescott et le village suivant. C'était un ouvrage de ceux qui s'exécutent dans les ports; et dans ce cas également le mesurage s'est fait en position. En ce qui regarde les inspecteurs, il a été prouvé, je pense, devant le comité des comptes publics, qu'en général les inspecteurs nommés ne sont pas des hommes d'expérience. Il s'est présenté un cas, l'année dernière, devant le comité des comptes publics dans lequel c'était un cordonnier qui avait été nommé.

L'hon. M. PUGSLEY: Je ne pense pas qu'il en fût ainsi réellement. L'ancien représentant de Simcoe avait une idée très arrêtée à ce sujet, mais elle n'était pas partagée par un grand nombre.

M. J. D. REID: Le ministre ne prétendra pas, je pense, que l'inspecteur qui a rendu témoignage devant le comité des comptes publics l'année dernière fût compétent. Dans le cas en question il avait été nommé inspecteur pour deux dragueurs éloignés d'un mille l'un de l'autre.

L'hon. M. PUGSLEY: La première qualité d'un inspecteur c'est d'être parfaitement honnête.

M. LENNOX: Il avait été nommé deux inspecteurs, mais l'un d'eux faisait l'ouvrage des deux et recevait une gratification de l'autre.

L'hon. M. PUGSLEY: Je crois que cela n'a duré que très peu de temps; cet homme a été congédié.

M. LENNOX: Non, les travaux ont été terminés.

L'hon. M. FISHER: Ils n'ont pas été terminés, mais l'année suivante, on lui refusa de l'emploi.

M. LENNOX: Je l'espère,

M. J. D. REID: D'après ce que j'ai du mesurage par chaland, je suis convaincu que le Gouvernement est toujours volé.

L'hon. M. PUGSLEY: Je ne le crois pas. Nous prenons beaucoup de précautions.

M. REID: Malgré toute l'honnêteté du ministre et de ses employés, il est impossible qu'il en soit autrement. J'ai vu exécuter ces travaux dans mon comté et je n'ai aucune confiance dans ce mode de mesurage. Avec le mesurage sur place (*in situ*) les travaux peuvent être exécuter honnêtement, mais je répète que je n'ai aucune confiance dans le mesurage par chaland. Je suis convaincu que le département des Travaux publics, plus que tout autre départements, paie des sommes considérables qu'il ne paierait pas si le mesurage se faisait sur place.

L'hon. M. PUGSLEY: A l'entrée ouest du pont de Toronto, le mesurage est fait sur place. Pour les travaux qui se font par tout le pays, quand le dragage n'est pas renfermé dans un espace restreint, il faudrait un personnel d'ingénieur très nombreux et très coûteux. Il faudrait faire des sondages minutieux et pour déterminer la nature des déblais il faudrait une longue étude préalable des lieux. Je ne suis pas lié au mesurage par chaland ; c'est une question à étudier.

M. J. D. REID: La meilleure preuve que je possède, c'est ce que m'ont dit des entrepreneurs eux-mêmes. Des propriétaires de dragues qui travaillent depuis des années pour le département, m'ont dit que quand ils peuvent obtenir une entreprise de dragage, avec mesurage par chaland, ils peuvent accepter l'entreprise à n'importe quel prix et gagner de l'argent.

L'hon. M. PUGSLEY: Qui a bien pu vous dire celà?

M. REID: Un entrepreneur qui travaille pour le département.

L'hon. M. PUGSLEY: Auriez-vous des objections à me dire son nom?

M. REID : Ce serait abuser de la confiance de cet entrepreneur; si je donnais son nom il n'aurait jamais une entreprise du département.

L'hon. M. PUGSLEY: C'est probablement quelqu'un qui n'a jamais travaillé pour le Gouvernement.

M. REID: Il travaille actuellement pour le département.

L'hon. M. PUGSLEY: S'il fait ce que prétend l'honorable député, c'est la preuve qu'il est une canaille.

M. REID: Pas du tout.

L'hon. M. PUGSLEY: Oui. C'est la preuve qu'il conspire avec les inspecteurs pour frauder le Gouvernement; je ne voudrais ni accepter sa parole, ni lui adjuger une entreprise.

M. REID: Je ne suis pas de l'avis du ministre, car c'est à lui de ne pas accepter le mesurage par chaland. Avec le mesurage sur place l'entrepreneur ne peut demander plus que ce qu'il a le droit d'avoir, mais avec l'autre mode de mesurage, l'inspecteur le laisse faire à sa guise. Nous avons eu la preuve devant le comité que le chargement d'un chaland peut varier de 20 à 40 verges cubes; qu'un chaland d'une capacité de 100 verges peut n'en contenir que 80.

L'hon. M. PUGSLEY: L'honorable député ignore-t-il que les quantités doivent être certifiées par le représentant de l'entrepreneur et par l'inspecteur du département. La seule manière de voler le Gouvernement, c'est que l'entrepreneur soit de connivance avec l'inspecteur.

M. REID: L'entrepreneur n'a rien à y voir.

L'hon. M. PUGSLEY: Au contraire.

M. REID: C'est l'inspecteur du Gouvernement qui est responsable du certificat.

L'hon. M. PUGSLEY: Croit-on que l'inspecteur manquerait à son devoir si l'entrepreneur ne le paie pas pour cela?

M. REID: La malhonnêteté de quelques-uns de ces inspecteurs a été démontrée l'an dernier devant le comité des comptes publics.

L'hon. M. PUGSLEY: Sans qu'ils y aient été sollicités par l'entrepreneur?

M. REID: Oui.

L'hon. M. PUGSLEY: Quel pouvait être le mobile de cet inspecteur?

M. REID: Il a été prouvé qu'un seul inspecteur avait à surveiller deux entreprises différentes.

L'hon. M. PUGSLEY: Cet inspecteur a été congédié.

M. REID: Il a été prouvé aussi que les entrepreneurs recevaient plus que ce à quoi ils avaient droit.

L'hon. M. PUGSLEY: L'honorable député dit-il qu'un inspecteur serait malhonnête sans la connivence de l'entrepreneur?

M. J. D. REID: L'entrepreneur n'aurait rien à y voir.

L'hon. M. PUGSLEY: Croyez-vous qu'un homme est malhonnête de propos délibéré, sans que quelqu'un veuille qu'il le soit?

M. JAMESON: Quel est l'inspecteur, et quel est le montant de l'entreprise?

L'hon. M. PUGSLEY: $5 par verge cube dans le roc, et 50 cents et 35 cents pour les autres matériaux:

M. JAMESON: Quel est le nom de l'inspecteur?

L'hon. M. PUGSLEY: Les inspecteurs sont MM. Johnston, Crosby et Kimball. Il est fait rapport de certaines résolutions.

L'hon. M. FIELDING propose que la Chambre lève sa séance.

M. HUGHES: Quelle sera demain la besogne de la Chambre?

L'hon. M. FIELDING: Les subsides des Travaux publics; et comme il est possible que nous en disposions avec diligence, nous prendront les crédits du département de l'Intérieur et ensuite, ceux de la Marine, et probablement, tard dans la journée, ceux de la division des Mines.

M. AMES: Discuterons-nous d'abord ceux des Travaux publics pour l'île du Prince-Edouard et Québec?

L'hon. M. PUGSLEY: Je crois que ce seront les premiers.

(La motion est adoptée, et la Chambre lève sa séance à une heure et quarante-cinq minutes du matin.)

CHAMBRE DES COMMUNES.

Vendredi, 12 mars 1909.

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

ADRESSES, ETC., RELATIVEMENT A LA LOI DE 1908, SUR LES ASSURANCES.

M. MILLER propose:

Que le greffier soit prié de déposer sur le bureau de la Chambre un exemplaire imprimé des adresses, observations et propositions présentées au cours de la session 1907-1908, au comité des banques et du commerce, et cela de la part des différentes compagnies d'assurance, relativement au bill (n° 42) concernant les assurances, adopté la session dernière.

La motion est adoptée.

M. l'ORATEUR: J'ai l'honneur de déclarer que le rapport en question est maintenant déposé sur le bureau de la Chambre.

M. MILLER propose que les adresses, observations et propositions en question, soient renvoyées au comité permanent des banques et du commerce.

La motion est adoptée.

DEPOT D'UN PROJET DE LOI MODIFIANT LA LOI RELATIVE AUX FALSIFICATIONS.

M. J. A. CURRIE (Simcoe-nord) demande à présenter un bill (n° 107) tendant à modifier la loi relative aux falsifications.

Le très hon. sir WILFRID LAURIER (premier ministre): Un mot d'explication.

M. J. A. CURRIE: Le projet de loi à l'étude exempte le plaignant de la nécessité de faire un dépôt en argent, relativement à la vente d'articles falsifiés. La loi concernant les falsifications décrète que tout plaignant est tenu de déposer entre les mains du fonctionnaire une somme d'argent suffisante pour faire face aux frais d'achat d'un échantillon et en deuxième lieu, suffisamment d'argent pour faire face aux frais d'analyse.

A mes yeux, c'est là une disposition injuste envers le public; il ne convient pas que le Parlement établisse une disposition accordant de fortes sommes d'argent à ces fonctionnaires, alors que, d'après le rapport de l'auditeur général, on achète tous les ans, à grands frais, des échantillons pour analyse. La deuxième disposition tend à simplifier les poursuites. Il n'est pour ainsi dire pas question de poursuites, sous le régime de cette loi; car elle décrète que le plaignant ou le délateur doit remettre en main propre au percepteur un dépôt de $25 comme garantie des frais de la poursuite; ou en d'autres termes, si quelqu'un désire faire l'application de cette loi d'intérêt public, il est tenu, tout d'abord, d'effectuer ce dépôt de $25 entre les mains du percepteur. La loi concernant les falsifications statue, en outre, que le plaignant ou le délateur recevra une partie de l'amende. Le deuxième article de ce bill supprime cette disposition et se contente de déclarer que l'officier dirigera des poursuites similaires à celles exercées sous le régime de toute autre loi, de sorte qu'il ne serait plus nécessaire d'effectuer le dépôt avant de porter plainte. Ainsi, la loi serait appliquée et le délinquant condamné à payer l'amende, mais le délateur ne recevrait aucune partie de l'amende. Sous ce régime, rien n'encouragerait le métier de délateur, sauf le désir d'assurer l'application des dispositions de cette loi. Au cours du débat qui s'est déroulé autour de cette question ici même, il a été établi que, bien que le département eût fait un grand nombre d'analyses, on avait à peine dirigé de poursuites; et lorsqu'une maison de commerce ou un individu est reconnu coupable de vente d'articles falsifiés, le seul châtiment qui lui soit infligé, c'est de voir son nom affiché dans les brochures publiées de temps à autre par l'Etat. Il importe, à mon avis, d'assimiler l'application de cette loi à celle de toute autre loi.

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

M. H. H. MILLER.

DEPOT D'UN PROJET DE LOI CONCERNANT L'UTILISATION DE LA LUMIERE DU JOUR.

M. E. N. LEWIS (Huron-ouest) demande à déposer un projet de loi (n° 108) relatif à l'utilisation de la lumière du jour.

Sir WILFRID LAURIER: Un mot d'explication.

M. LEWIS: Je ne saurais mieux élucider la nature de ce projet de loi qu'en faisant un court exposé de la situation en Grande-Bretagne et au Canada. Le 15 juin 1881, M. Sanford Fleming, ingénieur civil, aujourd'hui sir Sanford Fleming, dressa un rapport ou plutôt, en réalité, un véritable essai sur le système de temps alors en usage au Canada. Nous utilisions alors le système en vogue, de temps immémorial. Le 17 juin 1882, sir Sanford Fleming, à titre de président du comité nommé dans le but d'étudier la question, proposa un système de temps officiel pour différentes parties du pays, au lieu du système de temps existant qui variait avec chaque degré de latitude, et en 1883, on adopta au pays le système aujourd'hui en vogue. Il existe aujourd'hui au Canada, quatre systèmes de temps, à savoir, le système de l'Est, le système central, le système des montagnes, le système du Pacifique, sans compter le système de l'Atlantique ou le système du Yukon, à l'égard duquel il existe une loi spéciale, au territoire du Yukon. Dans le Royaume-Uni, on s'est toujours servi du temps moyen ou temps moyen solaire, à savoir l'heure de Greenwich ou l'heure de Dublin. Il y a deux ou trois ans, Wm Willetts qui avait contracté l'habitude de se lever de bonne heure, finît par se convaincre que la plupart des gens en Angleterre demeuraient au lit pendant les meilleures heures du jour; que la meilleure partie des heures où l'on jouit de la lumière du soleil était perdue pour le commun des mortels et que les heures de récréation de la classe ouvrière se trouvaient au crépuscule et dans l'obscurité, alors qu'elles pourraient aussi bien se trouver aux heures où l'on jouit de la lumière du soleil. M. Willets constata que cette situation influait défavorablement surtout sur les populations ouvrières, les artisans, les agriculteurs et la jeunesse du pays. Il créa une agitation à cet égard, avec le résultat qu'en mars 1898, le parlement britannique créa une commission de neuf membres, dans le but d'étudier la question et on entendit plusieurs témoins dont les dépositions figurent dans un rapport qui se trouve dans notre bibliothèque. Il y a le rapport de la majorité dressé par huit membres de la commission et le rapport de la minorité, présenté par un seul. Le rapport de la majorité contient la proposition que voici:

Le comité spécial auquel a été renvoyé le bill relatif à l'utilisation de la lumière du jour est tombé d'accord sur le rapport spécial que voici:

1. Que le comité s'est réuni, a étudié ledit projet de loi, et après avoir entendu de nombreux témoins et examiné les dossiers et les documents, a donné instruction de renvoyer ce projet de loi à la Chambre, avec certaines modifications.

2. Le comité constate que le projet de loi propose l'adoption d'un temps local, d'avance sur le temps moyen de Greenwich, pour la Grande-Bretagne et d'avance sur le temps moyen solaire de Dublin, pour l'Irlande, durant les moins d'été, à savoir: d'avril à septembre, chaque année, l'objectif visé étant d'encourager, dans une plus large mesure, et plus tôt, l'utilisation et la jouissance de la lumière du jour, au cours de ces mois. Que cet objectif est digne d'approbation et la population en bénéficierait, s'il est possible d'assurer la réalisation de cette réforme; que la masse des témoins entendus devant le comité se rangent à cet avis, bien qu'il se soit manifesté une certaine divergence d'opinion, quant au meilleur mode à suivre dans la réalisation de cet objectif. L'effet résultant des propositions contenues dans le bill serait comme suit:

1) Rapprocher davantage du lever du soleil les heures usuelles de travail et récréation.

2) Encourager l'utilisation de la lumière du jour, pour les usages de la récréation, sous toutes ses formes.

3) Favoriser le développement physique, la santé générale et le bien-être de toutes les classes de la société.

4) Réduire la dépense effectuée pour la lumière artificielle, tant dans l'industrie que dans le commerce et la vie privée.

Un projet de loi fondé sur ce rapport a été présenté à la chambre impériale des communes et adopté en deuxième délibération, la session dernière. Cette année, un projet de loi similaire a été adopté en 2e délibération et renvoyé à un comité spécial chargé de faire rapport à cet égard. Le bill que je me propose de soumettre à la Chambre emprunte ses principales dispositions au projet de loi en question, en tant que le permettent les conditions existant au Canada et en voici la teneur:

Loi concernant le systèms de temps aujourd'hui en usage au Canada.

Cette loi sera connue sous le nom de projet de loi concernant l'utilisation de la lumière du jour.

Considérant qu'il est utile d'adopter un temps local au Canada, d'avance sur le temps officiel aujourd'hui en usage en ce pays, au cours des mois d'été, et dans le but d'encourager, dans une plus large mesure et plus tôt, l'usage et la jouissance de la lumière du jour, durant cette période.

A ces fins, Sa Majesté, par et de l'avis et du consentement du Sénat et de la Chambre des communes du Canada décrète ce qui suit:

1. De deux heures du matin, le dernier jour d'avril au Canada, jusqu'à deux heures du matin, le dernier jour d'octobre de chaque année au Canada, le temps local devancera d'une heure le temps officiel aujourd'hui en usage au Canada.

2. Le temps établi par les présentes sera connu comme temps local au Canada, et lorsqu'une période de temps quelconque est mentionnée dans une loi édictée par le Parlement, dans un acte ou tout autre document légal, le temps mentionné ou indiqué, sauf lorsqu'il est autrement statué par quelque disposition spéciale, sera tenu au Canada, pour le temps local prescrit par la présente loi.

3. Cette loi n'apporte aucune modification au temps moyen de Greenwich employé pour les usages de l'astronomie et de la navigation.

4. La présente loi s'appliquera au Dominio du Canada, sauf au territoire du Yukon; elle peut être citée sous le titre de "loi relative à l'utilisation de la lumière du jour" et elle ne deviendra en vigueur qu'à dater d'un an après l'adoption de la présente loi.

Je puis ajouter que dans un certain nombre de localités au Canada, on a essayé d'adopter un système comme celui dont je viens de présenter l'esquisse; mais ces efforts ont abouti à l'insuccès, par suite de l'impossibilité de modifier légalement le temps officiel. Depuis deux ou trois mois, cette question a été fort agitée dans la ville de Nelson, en Colombie-Anglaise. A Fort-William et à Port-Arthur, on a tenté sans succès de régler la question. Je ferai observer qu'une fois la première modification effectuée, nos populations n'en éprouveraient aucun inconvénient et j'en suis convaincu, on se familiariserait bientôt avec le système que je propose et on s'en accomoderait parfaitement. Au Canada, le 30 avril, le soleil se lève à cinq heures et onze minutes et se couche à sept heures et dix-huit minutes, le 31 octobre, il se lève à six heures cinquante-deux minutes et se couche à onze heures et six minutes. Ce sont là les dates établies dans ce projet de loi. Le Canada, je l'espère, ne tirera pas de l'arrière et je prie le Gouvernement de nommer un comité chargé d'étudier la question et de se consulter avec les autorités en Angleterre, en Australie, aux Etats-Unis et en Nouvelle-Zélande. Dans ces derniers pays, on a inauguré une législation en ce sens. J'en suis convaincu, si ma proposition se traduit législativement, elle influera avantageusement sur le bien-être et la situation financière des classes ouvrières et agricoles du Canada.

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

RECTIFICATION RELATIVE AU CLASSEMENT DU PERSONNEL DE LA CHAMBRE DES COMMUNES.

M. l'ORATEUR: Je désire déclarer à cette Chambre que dans la liste contenant la classification du personnel de la Chambre des communes, liste que j'ai déposée sur le bureau de la Chambre hier même, il s'est glissé, par suite de quelque malentendu, une erreur dans la classification d'un commis de deuxième classe qui figure dans la subdivision A de la deuxième division, tandis que, aux termes de la loi, il devrait figurer dans la subdivision B de la deuxième division, et la classification devrait être modifiée en ce

sens. En outre, que toutes les mentions se rattachant à la classification dans la liste de l'organisation soient modifiées de façon a correspondre avec cette liste.

DEMANDES DE RENSEIGNEMENTS.

L'hon. M. FOSTER: Je désire m'informer de nouveau des causes du retard apporté dans le dépôt de certains dossiers. Nous avons fait la preuve de générosité dans l'adoption des articles budgétaires, mais si on ne fait pas le dépôt de ces documents, je dois déclarer que, pour mon propre compte, je serai moins libéral à cet égard, à l'avenir.

L'hon. WM PUGSLEY (ministre des Travaux publics): Quant aux rapports qui intéressent mon ministère, je suis informé par mon sous-chef qu'un certain nombre d'autres motions en obtention de dépôt de dossiers ont la priorité sur celle présentée par l'honorable député. Je lui ai donné instruction de hâter la confection de ces derniers dossiers et de remettre à plus tard la confection des autres.

M. DANIEL: Qu'est-il devenu de la motion en obtention de documents, à laquelle j'ai fait allusion l'autre jour?

L'hon. M. PUGSLEY: Les documents seront déposés.

M. DANIEL: Quand?

L'hon. M. PUGSLEY: A bref délai; dans quelques jours.

L'hon. FRANK OLIVER (ministre de l'Intérieur) : Le député de Toronto-nord a demandé le dépôt d'un dossier relatif aux emplacements de ville pour les têtes de lignes du Grand-Tronc-Pacifique. On m'informe que ce rapport a été déposé sur le bureau vers le 12 février.

L'hon. GEO. P. GRAHAM (ministre des Chemins de fer et des Canaux): Le député de Toronto-nord m'a demandé un rapport touchant les personnes nommées à des emplois se rattachant à la commission du chemin de fer transcontinental, avec indication de leur adresse. S'il ne s'agissait que d'adresses, il serait facile de déposer ce rapport, à bref délai; mais il s'écoulera probablement des semaines, avant que nous ayons réussi à découvrir les adresses de tous ces individus, et une foule de ces adresses nous manquent.

TRAITE DES COURS D'EAU INTERNATIONAUX.

Le très hon. sir WILFRID LAURIER (premier ministre) : Comme on a demandé à différentes reprises, des renseignements au sujet du traité des cours d'eau internationaux, je dois informer la Chambre que nous avons reçu une dépêche et que le traité sera déposé sur le bureau, lundi.

M. R. L. BORDEN: Le Gouvernement nous fera-t-il connaître à brève échéance s'il accepte les modifications apportées à ce traité? Je ne demande pas de réponse pour le moment; je tiens seulement à savoir s'il y aura une déclaration à cet égard à court délai.

Sir WILFRID LAURIER: Je dois dire que nous étions disposés à accepter le traité dans sa teneur primitive. Les modifications apportées au traité se rattachent à la rivière Sainte-Marie et nous avons besoin de quelques renseignements de nature locale que nous nous efforçons actuellement d'obtenir, avant de décider si nous accepterons, oui ou non, ces modifications.

QUESTION RELATIVE AU GRAND-TRONC-PACIFIQUE.

L'hon. M. FIELDING propose que la Chambre se forme en comité des subsides.

M. OWENS: Monsieur l'Orateur, avant que vous quittiez le fauteuil, je désire demander au ministre des Chemins de fer et des Canaux s'il est disposé à apporter une réponse à la question que je lui ai posée hier, à l'égard du Grand-Tronc-Pacifique. Si j'ai posé cette question, c'est que je tiens, de source autorisée, que ce chemin de fer coûte au pays près de $100,000 le mille, les têtes de ligne et les gares comprises.

L'hon. GEO. P. GRAHAM (ministre des Chemins de fer et des Canaux): L'estimation par mille que j'ai donnée hier à l'honorable député conserve toujours sa valeur. Cette évaluation comprend la plate-forme, les traverses, les rails et attaches, la pose des rails, des voies d'évitement et dans les cours (326 milles) les postes de section, les gares, les remises à locomotives, ainsi que le coût afférent aux arpentages de l'emplacement de la voie, et aux ponts; il y figure aussi 10 p. 100 pour travaux d'art et frais imprévus. Les têtes de ligne à Québec et à Winnipeg, ainsi que les grands ateliers de Winnipeg, n'y figurent pas, mais il y figure $90,000 affectés à un point divisionnaire ordinaire, Moncton.

OBSERVATIONS SUR LES TRAVAUX PUBLICS A KINGSTON.

M. J. W. EDWARDS (Frontenac): Monsieur l'Orateur, avant que vous soumettiez à la Chambre la motion l'invitant à se former en comité des subsides, je désire présenter quelques observations au sujet des dépenses exécutées et de celles qu'on se propose d'effectuer sur certains bâtiments, au voisinage de Kingston. Il y a quelque temps, lorsque nous avons étudié les évaluations budgétaires, j'ai posé plusieurs questions au ministre des Travaux Publics dans le but de m'éclairer parfaitement sur le chiffre des dépenses projetées. Le ministre me répondit que si je lui soumettais

une note au sujet des renseignements désirés, il me les fournirait en temps utile et ils figureraient au compte rendu des débats. Depuis deux ou trois semaines, je m'efforce d'obtenir cette information. Ces réponses sont dispersées un peu partout à travers le hansard et je dois le déclarer, elles me paraissent insuffisantes, pour le fond et pour la forme. A la suite de promesses que m'avaient faites le ministre, le 23 février, je posai certaines questions qui reçurent leur réponse, le 1er mars, et qui figurent page 1792 du compte rendu non revisé. Examinons ces questions et les réponses. J'ai demandé le coût global estimatif de 16 cottages construits pour servir de résidence au personnel civil subordonné du collège militaire royal de Kingston, y compris les accessoires et le mobilier. La réponse apportée à cette question, c'est que le coût estimatif primitif était de $96,000. Or, je n'ai pas demandé le chiffre du coût estimatif primitif, mais le chiffre du coût global estimatif, à la date même à laquelle j'ai posé la question. Le 10 mars, le ministre apporta une réponse à une série presque similaire de questions que je dus poser, vu que je n'avais pas reçu le renseignement demandé, en premier lieu. La première question se rattachait au coût estimatif actuel, c'est ainsi que j'ai formulé ma demande. Voici la réponse: $96,000, chiffre identique à celui figurant dans la réponse apportée à la question posée, le 1er mars. Il eût été inutile de soumettre cette question, le 10 mars, si j'eusse reçu le renseignement demandé, le 23 février, et que j'avais droit de recevoir. Voici la deuxième question posée, le 1er mars:

Quelle partie du travail, outre l'entreprise primitive, a-t-on adjugée? Quel est l'adjudicataire et à quel prix?

La question était fort simple, comme on le voit, et elle appelait une réponse claire et précise. Voici la réponse apportée à cette question.

Modifications apportées au grand égoût; abaissement du sous-sol et du drain intérieur..	$1,777 00
Changement en brique comprimée..	1,700 00
Fils électriques et accessoires, compagnie d'électricité Halliday..	3,500 00
Raccordements extérieurs, compagnie d'électricté Halliday..	145 00
Calorifères, M. Sullivan..	2,750 00

J'appelle l'attention du ministre sur la page 1562 de l'édition non revisée du "hansard", ce compte rendu se rattachant au débat budgétaire.

M. l'ORATEUR : J'appelle l'attention de l'honorable député sur le règlement à cet égard.

Les députés peuvent discuter les différentes questions se rattachant à la motion invitant l'Orateur à quitter le fauteuil présidentiel, et cela sans y proposer d'amendement, vu qu'on accorde une grande latitude en pareille circonstance; mais il est défendu de revenir sur un crédit qui a été adopté ou qui est à la veille d'être discuté en séance du comité.

Si cette question a été discutée en comité, il est contraire au règlement de la discuter en ce moment.

M. EDWARDS : Je ne sache pas qu'on ait discuté cette question au sein du comité.

M. l'ORATEUR : Si je ne me trompe, l'honorable député a emprunté du "hansard" une citation du débat qui s'est déroulé devant le comité.

M. EDWARDS : J'allais emprunter au "hansard" une observation formulée par le ministre des Travaux publics et qui se rattache au point en discussion.

M. l'ORATEUR : Il serait irrégulier de discuter ce point, avant que le comité ait pésenté son appot.

M. EDWARDS : Pour ma part, je n'ai pas l'intention d'enfreindre les règlements.

M. l'ORATEUR : Cette question peut être discutée dans un comité, mais non à cette période des débats.

M. EDWARDS : L'honorable ministre des Travaux publics a déclaré que des soumissions avaient été reçues pour la pose des fils électriques et les agencements.

M. l'ORATEUR : L'honorable député ferait mieux d'attendre que la Chambre siège en comité.

L'hon. M. FOSTER : Supposez qu'il s'agisse d'une réponse à une question qui se trouve dans nos documents parlementaires.

M. l'ORATEUR: On ne peut pas faire allusion à quelque chose qui s'est passé en comité.

L'hon. M. FOSTER : Cela ne s'est pas passé en comité. C'est une réponse qui a été donnée avant que la Chambre ne siège en comité.

M. R. L. BORDEN : Le fait qu'il existe un item en vue de continuer les dépenses, ne serait pas une justification pour empêcher la discussion de la dépense faite dans le courant d'une année précédente bien qu'elle ne soit pas soumise au comité.

M. l'ORATEUR : Je suis tout disposé à entendre la discussion sur ce point.

M. EDWARDS : Je désire montrer que j'ai essayé d'obtenir du ministre des Travaux publics un renseignement que j'avais le droit d'avoir, mais qu'il m'a été impossible de me procurer.

M. l'ORATEUR : L'honorable député peut continuer tant qu'il ne fera pas allusion à ce qui s'est passé en comité.

M. EDWARDS : En réponse à une question que j'ai posée, on nous a informés que des soumissions avaient été demandées pour les item que j'ai signalés, notamment le creusage du sous-sol, les appareils de lumière électrique, les installations et le reste.

Je crois savoir que des soumissions n'ont pas été demandées pour aucun de ces item, sauf pour la pose des fils électriques et pour les installations. Voici le motif qui me fait dire cela. En réponse à une question que j'ai posée le 10 mars, le ministre a dit que des soumissions pour la pose des fils électriques et les installations avaient été reçues de trois personnes différentes; mais en ce qui concerne l'autre ouvrage, la seule personne dont on paraît s'être inquiétée, c'est M. Sullivan, le premier entrepreneur.

Une autre question que j'ai posée et pour laquelle je n'ai pas reçu une réponse satisfaisante, avait trait à l'ouvrage qui a été donné sans soumission. J'ai été informé que l'on avait donné de l'ouvrage pour $1,230 sans soumission. Un peu plus tard, le 10 mars, en réponse à une question relative au même sujet, le ministre m'a informé que le montant de l'ouvrage donné sans soumission s'élevait $3,034. Je déclare que c'est une manière d'agir peu convenable.

Quand j'ai posé une question relative aux grandes dépenses faites à Kingston, j'avais le droit d'avoir les détails les plus complets et le ministre des Travaux publics m'avait promis qu'il me donnerait tous les renseignements si je lui remettais une note de ce que je désirais. Je l'ai pris au mot, mais j'ai le regret de dire qu'il n'a pas tenu sa parole. J'ai ressenti l'impression très nette que l'honorable ministre, en répondant aux questions qui lui sont posées sur les crédits, est plus porté à se hâter qu'il ne l'est à donner satisfaction aux droits de la Chambre.

J'avais certaines raisons pour soulever cette question. Ces constructions se trouvent dans mon district électoral et les habitants de ma circonscription peuvent les voir chaque jour; il est donc naturel qu'ils posent des questions et que je fasse des efforts pour obtenir les renseignements les plus complets. Je trouve que le montant voté pour ces cottages est de $112,000 et que les devis de l'architecte du Gouvernement—un homme dont le ministre a parlé comme d'un employé ayant trente ans de service et une habileté indiscutable—pour tous les travaux, se sont élevés à $96,000. Je crois donc être autorisé à demander pourquoi le ministre aurait-il réclamé un crédit de $112,000 quand son architecte en chef lui avait dit que les travaux pouvaient être exécutés pour $96,000 et alors qu'a-t-on fait des autres $16,000? En prenant le montant total dépensé pour ces constructions, je constate qu'une somme de $90,695 a été employée de sorte qu'il reste plus de $5,000 à utiliser avant que le Gouvernement n'atteigne le montant du devis estimatif de son architecte, ce qui donne une somme de $23,000 à dépenser avant que l'on ait épuisé le crédit qu'on nous a demandé. Pourquoi le département a-t-il besoin d'une somme dépassant de $20,000 celle que son propre architecte a dit que ces constructions coûteraient, ce qui est déjà un montant énorme? En parlant du coût de ces bâtiments j'ai établi une comparaison avec certains autres, construits par l'université Queen's; le ministre s'est formalisé de ma comparaison, mais je crois qu'il n'a pas eu raison de le faire.

L'hon. M. PUGSLEY: Je demanderai, monsieur l'Orateur, s'il est régulier de discuter un débat qui a eu lieu au comité des subsides? C'est très gênant, sur une motion de siéger en comité des subsides pour s'occuper des ports et des rivières, d'être appelé à s'occuper d'un débat survenu à propos de bâtiments publics. Les fonctionnaires de mon département ne sont pas ici et je n'ai pas toujours les renseignements avec moi. Si l'honorable député veut dire quel est le renseignement qui ne lui a pas été donné, je serai très heureux de le lui procurer.

M. SPROULE: Permettez que je présente l'observation suivante. Si la Chambre manque de renseignements, auxquels elle a droit pour étudier d'une façon intelligente les crédits qu'on lui demande d'accorder, c'est là, assurément, une raison suffisante pour en parler avant que les subsides soient accordés. S'il existe une règle bien comprise de tous, c'est qu'avant d'accorder des subsides, les griefs doivent être exposés, et cela est un grief que l'opposition doit exposer.

M. l'ORATEUR: En appellant l'attention de l'honorable député sur le point particulier, j'avais évidemment l'idée suivante: nous allons discuter les subsides, et comme la question soulevée se trouve mise à l'étude devant le comité des subsides, j'ai pensé qu'il était préférable de savoir ce que la Chambre avait l'intention de faire. Car si pour chaque chapitre cette pratique est suivie, si l'on peut parler d'un item avant que le Chambre ne siège en comité des subsides, la discussion qui a eu lieu devant ce comité sera répétée. La règle est que les députés ne "peuvent pas faire allusion d'une façon spéciale à un crédit qui a été adopté ou qui est sur le point d'être discuté en comité". Dans le budget c'est un chapitre qui se trouve soumis à la discussion du comité des subsides. Je crois que les vieux parlementaires de la Chambre seront d'accord avec moi que c'est une question que la Chambre devrait fixer définitivement, pour que nous puissions savoir à quoi nous en tenir à l'avenir.

L'hon. M. FOSTER: J'ai cru comprendre que l'honorable député (M. Edwards) n'avait fait mention du crédit qu'incidemment, comme preuve de l'impossibilité où il avait été réduit d'obtenir le renseignement.

L'hon. M. PUGSLEY: Non, il parlait de ce qui s'est passé au comité des subsides

et de ce qu'il avait dit et de ce que j'avais dit moi-même.

L'hon. M. FOSTER: Je crois qu'au moment précis auquel on fait allusion, mon honorable ami (M. Edwards), voulait parler d'une façon directe d'une discussion qui avait eu lieu entre lui-même et le ministre des Travaux publics, pendant la séance des subsides, sur cet item spécial. Dans ce cas, je serais porté à reconnaître la règle énoncée par M. l'Orateur à savoir, qu'un tel système serait à la fois gênant et contre les règlements. Mais sur la question principale qui est soulevée par mon honorable ami, il a pris ses arguments dans les réponses données par le ministre des Travaux publics aux questions qu'il a posées hors des séances du comité des subsides. Je crois qu'il a parfaitement le droit de citer tout renseignement qu'il a pu recevoir de cette manière et de donner lecture des documents officiels s'il croit bon de le faire.

M. SAM. HUGHES: Ou si le renseignement fait défaut.

L'hon. M. FOSTER: Oui, ou si le renseignement fait défaut. Il a le droit d'exposer à la Chambre qu'il n'a pas reçu l'information à laquelle il avait droit.

M. l'ORATEUR: Si l'honorable député fait allusion non pas aux discussions qui ont eu lieu au comité des subsides, mais simplement aux réponses aux questions données par le ministre des Travaux publics à la Chambre, je crois que la discussion est conforme aux règlements. L'honorable député aura l'occasion, quand la Chambre siégera en comité des subsides, de débattre cette question. J'ai pensé que je devais savoir quel était le sentiment de la Chambre sur ce sujet, parce que la question peut se soulever de nouveau.

M. EDWARDS: Je m'efforcerai de limiter mes observations aux questions que j'ai posées et aux réponses que j'ai reçues quand la Chambre ne siégeait pas en comité des subsides. J'aime à croire que je me conformerai aux règlements si j'agis ainsi. J'ai le regret de ne pouvoir accepter les assurances que le ministre des Travaux publics (M. Pugsley) m'a données, il y a quelques minutes, en disant qu'il me procurerait tous les renseignements que je pourrais désirer, si je pouvais exprimer mes désirs sous la forme d'une question. J'ai reçu une leçon à ce sujet, de l'honorable ministre, que je ne tiens pas à voir se répéter.

J'ai certaines raisons de croire que les dépenses faites pour ces cottages sont absolument trop fortes. Un des motifs qui me permet d'arriver à cette conclusion, c'est le suivant: l'entrepreneur, au moment où il construisait ces cottages, bâtissait quatre maisons dans la ville de Kingston, des maisons avec sept chambres dont la façade est en brique, avec véranda et balcon, dont les installations sont faites de la façon la plus moderne possible; ces quatre maisons, il l'a déclaré lui-même, lui coûtent $11,000. Voici quatre maisons construites au coût moyen de $2,750, tandis que ces cottages coûtent, en calculant d'après l'argent voté, $7,000 chacun. Ce fait, ajouté à la comparaison du prix des grands édifices construits à Kingston pour l'université Queen's, édifices partagés en salles de classe, avec des murs de refend très solides, m'autorise à conclure que l'argent a été gaspillé dans la construction de ces cottages.

J'ai aussi désiré recevoir un renseignement au sujet duquel j'ai posé des questions, je veux parler des écuries du Collège militaire royal. La dépense complète pour ces écuries s'est élevée à $8,563.69. Mais le prix indiqué au contrat était de $6,990, soit un excédent de $1,583 sur le prix du contrat. J'ai attiré l'attention sur le fait, que je répète maintenant avec affirmation, à savoir que ces écuries sont restées sans utilisation, pendant quatre ans, et ne sont pas utilisées encore aujourd'hui—elles n'ont jamais servi depuis leur construction. On a dit que la raison en était que l'on manquait de logement pour les hommes qui devaient soigner les chevaux. On a voté de l'argent pour faire certaines constructions dans ce but. J'ai fait inscrire une question au feuilleton à ce sujet, et l'on m'a répondu que les logements correspondant aux écuries, étaient destinés à vingt-cinq ou trente hommes. Or, j'attire l'attention sur le fait que les écuries pouvaient loger vingt-deux chevaux. De sorte que le logement pour les hommes qui devaient prendre soin des chevaux, pouvait donner de la place à vingt-cinq ou trente hommes qui devaient apparemment prendre soin de vingt-deux chevaux. C'est là une chose que le pays devrait connaître. En réponse à une question que j'ai posée au sujet des installations dans les bâtiments, j'ai été informé que le contrat qui s'élevait à $9,400, comprenait à peu près tout—creusage, maçonnerie, briqueterie, charpente, plâtrage, ouvrage en fer galvanisé, plomberie, peinture et vitrerie. Pourtant le département réclame $15,000 pour ces travaux. Il me semble qu'il est bien permis de demander ce que l'on va faire avec les autres $5,510.

Une autre question à laquelle je désire faire allusion et au sujet de laquelle j'ai posé des questions au ministre des Travaux publics, a trait au crédit de $15,000 pour un hôpital vétérinaire à Kingston. Les réponses à ces questions au sujet des dépenses sont assez curieuses, pour ne pas dire plus.

Le 23 février, l'honorable ministre (M. Pugsley) a justifié la dépense de $15,000. Le 8 mars, en réponse à une question que j'ai posée, il a dit que l'item entier de $15,000 était une erreur. Il impute la faute à l'imprimeur. Il me semble très curieux, pour ne pas dire davantage, que, d'après ses

propres expressions, après avoir consulté l'an dernier le ministre de la Milice au sujet de l'hôpital vétérinaire, il devait, quand l'item était discuté, justifier la dépense, tandis qu'une semaine après il éprouve le besoin d'expliquer que tout cela est une erreur, que l'item n'aurait pas dû se trouver dans le budget et qu'il se propose, avec l'assentiment de la Chambre, de le rayer.

Je n'ai pas soulevé ces questions dans un esprit de critique captieuse, mais parce que je crois que j'ai le droit, avec les habitants de mon comté, de savoir ce que l'on fait de l'argent du peuple. Je crois que j'étais entièrement dans mon droit en posant les questions comme je l'ai fait, et je pense que je n'ai pas reçu du ministre des Travaux publics les réponses que j'aurais dû recevoir, que j'avais même le droit d'attendre après qu'il m'eut donné l'assurance que si je voulais laisser adopter le chapitre et lui remettre une note de ce que j'avais besoin, il me donnerait les renseignements les plus complets. Je dis donc, que j'ai raison aujourd'hui de douter de son affirmation, j'ai raison de douter que si je lui posais encore une série de questions, il ne me donnerait pas les renseignements que je désire. Je répète que j'exprime ce doute avec un regret extrême.

On a parlé beaucoup d'économie, et je voudrais appeler l'attention sur les chiffres que j'ai donnés ici pour montrer le coût énorme de ces cottages et le fait que plus de $20,000 ont été votés de plus que toute la construction a coûtée jusqu'à aujourd'hui, et que, pourtant, d'après les réponses qui m'ont été données, toutes les dépenses ont été payées, excepté peut-être celles qui concernent la peinture et les teintures. Je réclamerai l'attention particulière de la Chambre sur le crédit énorme qui a été accordé par elle en vue de construire ces maisons, et je pense qu'à l'avenir, quand nous étudierons les crédits qui seront présentés à la Chambre par les différents départements, pour construire des bâtiments publics, nous devrons les examiner avec plus d'attentioon que nous ne l'avons fait dans le passé. Je dois dire que si j'avais eu alors les renseignements que j'ai reçus de cette façon aussi irrégulière, j'aurais insisté avec plus d'énergie que je ne l'ai fait pour que cet argent ne fût pas voté. Je répète de nouveau que je ne veux pas enfreindre les règlements de la Chambre ,et j'espère, monsieur l'Orateur, que vous-même et la Chambre serez indulgents à mon égard, et que vous attribuerez toute erreur que j'aurais pu commettre au fait que je suis encore inexpérimenté dans la procédure parlementaire.

L'hon. M. PUGSLEY: Comme l'honorable député a parlé de son inexpérience des choses du Parlement, je devrais peut-être ne pas me plaindre de la façon quelque peu inusitée avec laquelle il a parlé de ce sujet jusqu'à maintenant. L'honorable député devrait savoir, et je suis sûr qu'il le saura quand il aura acquis quelque expérience, que c'est la pratique ordinaire, quand un député désire discuter une question d'intérêt public, de prévenir le ministre intéressé et qui ne demanderait pas mieux de donner des renseignements, de son intention de porter la question devant la Chambre.

M. EDWARDS: Je désire immédiatement informer la Chambre que j'ai envoyé à l'honorable ministre une lettre d'avis, aujourd'hui même, pour lui dire que j'allais soulever cette question. Bien que, dans une discussion précédente, il ait déclaré qu'en ce qui le concernait il avait dit tout ce qu'il pouvait dire sur le sujet, pourtant je lui ai envoyé un avis.

L'hon. M. PUGSLEY: L'honorable député m'a envoyé aujourd'hui une lettre disant qu'à un moment opportun il parlerait de la question.

M. EDWARDS: Je désire soulever une question de règlement. Je n'ai pas dit ce que l'honorable ministre prétend que j'ai dit; j'ai dit que je discuterais la question à la première occasion convenable, et c'est maintenant la première occasion convenable.

L'hon. M. PUGSLEY: Je n'ai certainement pas compris un seul instant que l'honorable député avait l'intention de parler de cette question aujourd'hui. J'aurais cru que si l'honorable député avait l'intention de discuter la nécessité de ces constructions à Kingston, il aurait donné le même avis au ministre de la Milice, qui est le mieux informé sur les questions militaires, de sorte qu'il aurait été à son siège pour répondre à l'honorable député. Pourtant, comme l'honorable député n'a pas cru devoir procéder ainsi, je vais m'occuper de cette question pendant quelques instants.

Permettez que je dise qu'au moment où j'ai déclaré, en comité les subsides, que si l'honorable député voulait me donner une note de ce qu'il voulait avoir, je serais heureux de lui donner tous les renseignements qu'il désirerait, j'ai indiqué que la note devait être envoyée au sous-ministre qui ferait préparer les renseignements désirés, mais je ne sache pas que l'honorable député ait remis au sous-ministre une note. Quant à moi, je n'ai aucun souvenir d'avoir reçu la note qu'il m'a laissé entendre qu'il remettrait. Je me souviens d'avoir donné au sous-ministre des instructions pour déposer les soumissions qui avaient été faites relativement à ces cottages, parce que j'avais compris que l'honorable député désirait les voir. J'ignore s'il les a reçues; mais je crois que oui, parce que j'ai donné les instructions nécessaires. Je dois dire à l'honorable député que tout renseignement que lui-même ou tout autre membre de la Chambre désire recevoir de mon département, s'il est régulier de four-

nir ce renseignement, il le recevra toutes les fois que la demande soit faite par un partisan ou par un adversaire du Gouvernement. Si l'on veut me permettre cette observation, je dirai qu'il est bien malheureux qu'un député, sans motif aucun, comme cela paraît être le cas relativement à l'honorable député, puisse insinuer à mon égard ou à celui de tout autre membre du Gouvernement qu'on lui refuse ou qu'on lui cache un renseignement. Depuis que l'honorable député est membre de cette Chambre, il n'est rien survenu qui lui permette de faire une insinuation de ce genre.

L'honorable député a posé en deux circonstances différentes des questions au sujet de ces bâtiments. Je trouve à la page 2390 que l'honorable député a posé quelques questions. Il a demandé:

Quel est le coût estimatif des 16 logements construits pour les besoins du personnel civil subordonné au Collège royal militaire de Kingston, y compris les garnitures, les installations intérieures, etc.?

C'était la seconde question que l'honorable député posait. Il avait demandé antérieurement, page 1792, quel était le coût primitif, et l'architecte en chef avait donné le chiffre des devis originaux, $96,000. Mais on lui avait dit aussi, si l'honorable député veut se donner la peine de lire avec un peu de soin la réponse qu'on lui a donnée. . . .

M. EDWARDS: Je soulève une question de règlement. L'honorable ministre n'a pas cité exactement mes paroles, il a dit des choses que je n'ai pas dites; je n'ai pas demandé le coût des devis originaux, ainsi que le déclare l'honorable ministre.

Plusieurs DEPUTES: A l'ordre.

M. l'ORATEUR: Ce n'est pas là une question de règlement. S'il s'agit de la question de privilège, l'honorable député peut donner son explication seulement avec la permission de l'orateur qui a la parole, autrement il devra attendre que ce dernier ait terminé son discours.

L'hon. M. PUGSLEY: Il ne peut y avoir aucun doute quant au sens de la question et de la réponse donnée. La question était:

Quel est le coût estimatif des 16 loguements construits pour les besoins du personnel civil subordonné au Collège royal militaire de Kingston, y compris les garnitures, installations intérieures, etc.?

La réponse fut que la dépense prévue était de $96,000. La seconde question était:

Quelle partie des travaux, en sus du contrat primitif, a été accordée par voie de soumission, à qui et à quel prix?

La question montre que l'honorable député demandait deux choses: premièrement, la soumission originale pour les bâtiments et secondement celle relative aux travaux supplémentaires qui étaient nécessaires. La seconde question montre que l'honorable député savait parfaitement qu'il y avait eu un contrat primitif pour les bâtiments et qu'il y avait eu des travaux supplémentaires qui avaient augmenté le prix à $96,000.

Et la réponse à la seconde question, fut la suivante:

2. Modification à l'égoût principal et travaux dans le sous-sol à l'égoût intérieur, M. Sullivan.. .. ..$	1,777 00
Modification dans la brique comprimée..	1,700 00
Installation des fils électriques et appareils d'éclairage, Halliday Electric C...	3,550 00
Raccordements extérieurs, Halliday Electric Co..	145 00
Appareils de chauffage, M. Sullivan..	2,750 00

Ensuite l'honorable député a demandé:

3. Une partie des travaux a-t-elle été accordée sans soumission? Dans l'affirmative, quelle partie, à qui a-t-elle été donnée et quel est le montant dans chaque cas?

A cette question la réponse suivante fut donnée :

3. Chaudières pour eau chaude achetées chez Cluff Brothers, pour $1,230, prix ordinaire de la place.

Quiconque est familier avec les termes de la langue anglaise, aurait compris que le contrat primitif avait été passé pour les constructions seulement, au montant de $9,-000, et que ces ouvrages comprenaient des travaux supplémentaires qui devaient être exécutés. Apparemment, l'honorable député ne fut pas satisfait de la réponse et il posa une autre question, sous une forme un peu analogue, qui se trouve à la page 2390. Il répéta la question quant au prix. Evidemment, les fonctionnaires de mon département voyant la même question et ayant donné la réponse relative au contrat primitif et aux travaux supplémentaires, répétèrent que les devis étaient de $96,000. Il peut se faire que les fonctionnaires de mon département ont répété que c'était là le coût des travaux à l'origine, mais ils crurent que mon honorable ami posait la même question, parce qu'il la faisait suivre d'autres questions relativement aux bouilloires, aux garnitures, aux fournaises, et autres ouvrages pour lesquels des soumissions ne furent pas demandées.

Il est une autre question quant au montant d'ouvrage, de garnitures, de fournitures pour lequel il a été conclu des arrangements depuis l'adjudication du marché primitif à M. Sullivan, marché pour lequel on n'a pas eu recours à la publicité. Il a aussi demandé:

6. La somme de $57,000 votée dans le cours de la présente session permettra-t-elle de parachever les logements, de les mettre en état d'être occupés, ou faudra-t-il une somme additionnelle?

Voici quelle a été la réponse:

a) Oui; b) non.

Il est possible que l'honorable membre n'entendait pas comprendre dans sa question le chiffre de l'estimation faite par l'architecte en premier lieu; car on pouvait comprendre que ce crédit ayant été discuté en comité des subsides, sans revenir sur ce qui s'est passé alors, on aurait pleinement l'occasion de discuter l'affaire en détail, et on pouvait supposer naturellement que ces détails seraient discutés pendant que les fonctionnaires de mon département étaient ici à m'aider de leurs lumières en ma qualité de ministre des Travaux publics. Aussi, l'estimation primitivement faite par l'architecte en chef, fut-elle répétée. D'autre part, afin de renseigner pleinement l'honorable membre, il est fourni des renseignements complets en réponse à ses questions relatives aux chaudières, impressions et publicité, frais de voyage, commission de l'architecte, photographies, et même un faible droit de voiturage par la compagnie Shedden Forwarding.

M. EDWARDS: Comment expliquez-vous qu'à la page 1792, en réponse à une question relative à la somme totale d'ouvrage adjugée sans soumissions, on ait répondu $1,230, et qu'à la page 2391, la réponse à la même question soit de $3,034.20?

L'hon. M. PUGSLEY: Sur quoi portent ces crédits?

M. EDWARDS: Il s'agit de chaudières, impressions, publicité, frais de voyage, commission d'architecte, photographies et voiturage.

L'hon. M. PUGSLEY: L'honorable membre ne se rend-il donc pas compte qu'en parlant de travaux adjugés sans appel de soumissions, on ne saurait inclure les frais de voyage. Comment adjugerait-on un marché pour frais de voyage? L'honorable membre ne voit-il donc pas à quel point cette question, s'il veut bien me pardonner l'expression, est sotte?

M. EDWARDS: Pourquoi y avez-vous répondu, en second lieu?

L'hon. M. PUGSLEY: L'honorable membre se figure-t-il que j'inclurais la commission de l'architecte dans les travaux sur soumissions? Et puis les photographies, $10? L'honorable membre ne comprend-il donc pas que ces photographies ont été prises à la demande du département? Il va jusqu'à se plaindre du paiement d'une somme pour voiturage à la compagnie Shedden Forwarding. Bien entendu, il n'a pas été demandé de soumissions pour ces objets.

M. EDWARDS: Alors, pourquoi n'ont-ils pas été omis la deuxième fois?

L'hon. M. PUGSLEY: L'honorable membre évidemment voudrait épiloguer sur cette affaire, et il m'est entièrement impossible de le suivre.

M. EDWARDS: Ce n'est pas ma faute.

L'hon. M. PUGSLEY: Les deux réponses sont corcordantes, en ce que toutes deux constatent, relativement aux garnitures pour ces bâtiments, que les chaudières ont été achetées des frères Cluff, sans appel de soumissions.

En dépit des observations inusitées et inattendues de l'honorable membre, aujourd'hui s'il est de plus amples renseignements qu'il désire obtenir, il lui suffira de préparer une note que je transmettrai au sous-ministre, et toutes informations additionnelles en notre possession lui seront fournies. Le département n'a absolument rien à cacher à l'égard de ce bâtiment, non plus qu'à l'égard d'aucun autre ouvrage public. L'honorable membre prétend que ces bâtiments ont coûté plus cher que de raison, et il fait la comparaison avec certains logements qui ont été construits à Kingston. Ma réponse c'est que, lors de la préparation des plans et cahiers des charges pour ces bâtiments, nous avons suivi la ligne de conduite qu'il était convenable et ordinaire de suivre en pareille circonstance: nous avons fait appel à la concurrence, nous avons eu recours à la publicité dans la plus large mesure. Il nous a été transmis quatre soumissions, y compris celle de M. Sullivan, entrepreneur d'expérience. La soumission du prix le plus élevé a été faite par une maison d'Ottawa, Doran et Devlin, eux aussi entrepreneurs d'expérience. Leur soumission était pour un chiffre beaucoup plus élevé que celle du chiffre le plus faible.

M. HUGHES: Je demande l'application du règlement. Si l'honorable ministre doit se livrer à un examen prolongé de cette question, il y aura lieu de permettre à l'honorable député de Frontenac d'exposer librement ses vues, et on ne devra pas le restreindre aux questions déjà posées.

M. l'ORATEUR: Cela justifie l'attitude que j'ai prise; la Chambre reconnaîtra, je pense, qu'une question de la nature de celle-ci aurait dû être discutée en comité, car il est clair que nous nous mettons de plus en plus en contravention au règlement.

L'hon. M. PUGSLEY: Je me borne à répondre à l'honorable membre, qui. . .

M. LENNOX: Il va de soi, j'imagine, que si l'honorable ministre est laissé libre de poursuivre son argumentation, nous serons libres d'y répondre. Nous voudrions discuter la question si elle est ouverte.

M. l'ORATEUR: La seule excuse qu'on puisse avoir d'y faire allusion maintenant, c'est qu'il a été posé deux questions au ministre par l'honorable représentant de Frontenac (M. Edwards), et qu'il y a été répondu. L'honorable député de Toronto-nord (M. Foster), qui a pris la parole sur le sujet, a pensé qu'étant donné cet aspect de la question, il nous était maintenant loi-

sible de la discuter sous d'autres aspects: et assurément, toute discussion de cette nature devrait se faire devant le comité général de la Chambre. Bien que la question se rattache à un crédit inscrit au budget, il est manifestement contraire au règlement de la discuter maintenant.

L'hon. M. PUGSLEY : La Chambre ayant été invitée à se déclarer en comité des subsides, je m'applique maintenant à répondre aux observations de l'honorable membre, et il me semble bien ne pas avoir dévié de la ligne qu'il a tracée.

M. l'ORATEUR SUPPLEANT: Bien entendu, la règle générale a ici son application, que, dans l'intérêt de l'expédition des affaires publiques, la Chambre doit prêter l'oreille à toute explication qu'un ministre de la couronne peut avoir à donner.

L'hon. M. PUGSLEY: Je connais franchement qu'il aurait été possible de construire des bâtiments d'un plan moins coûteux que ceux-ci; mais il n'en reste pas moins acquis qu'il a fallu pratiquer dans le roc une excavation de 330 pieds par 30. Bien entendu, on aurait pu construire des logements dont les murs de refend n'auraient pas été en briques à l'épreuve du feu. . .

M. SPROULE: Je demande l'application du règlement. Le ministre a-t-il le droit de faire plus que démontrer l'exactitude de ses réponses? Le voilà qui engage la Chambre dans une discussion générale et qui défend la ligne de conduite qu'il a adoptée.

L'hon. M. PUGSLEY: Je vois bien que nous ne faisons que perdre notre temps, et je coupe court à mes observations, pour en finir une bonne fois.

(La motion est adoptée et la Chambre passe à la discussion des subsides.)

SUITE DE LA DISCUSSION DES SUBSIDES.

M. OWEN: J'ai un mot à dire, monsieur l'Orateur suppléant, avant que le comité commence son travail.

M. l'ORATEUR SUPPLEANT: Le comité n'est encore saisi d'aucune question.

M. OWEN: Mais avant qu'il le soit, je désire prendre la parole sur un certain sujet.

M. l'ORATEUR SUPPLEANT: Ce serait contraire au règlement.

M. OWEN: Alors je propose que le comité lève sa séance, et je demande au ministre s'il entend suivre, à cette session-ci, la ligne de conduite qu'il s'est tracée à la session dernière, lorsqu'il a déclaré que le Gouvernement avait résolu de construire des bâtiments publics dans les villes où le besoin s'en faisait sentir devantage, abstraction faite des attaches poltiques du représentant.

M. l'ORATEUR SUPPLEANT: L'honorable membre ayant proposé que la Chambre lève sa séance, il est de rigueur que ses observations se rapportent au sujet de la motion.

M. OWEN: Je propose que le comité lève sa séance, afin de me permettre de dire quelques mots à l'adresse du ministre des Travaux publics. Si le règlement l'interdit, je me tairai.

M. l'ORATEUR SUPPLEANT: L'honorable membre sera à même d'aborder le sujet une autre fois.

Etang de Graham (I.P.-E.), $1,000.

M. FRASER: Ce travail va-t-il être exécuté à l'entreprise?

L'hon. M. PUGSLEY: Non, en régie.

Ports, rivières et ponts généralement.—Améliorations, $8,000.

L'hon. M. PUGSLEY: C'est le crédit ordinaire, le même que l'année dernière.

M. FRASER: Se propose-t-on de déposer des demandes de crédits supplémentaires pour cette même fin?

L'hon. M. PUGSLEY: Je ne sache pas qu'on ait cette intention.

M. FRASER: L'année dernière, il a été ouvert $85,000 au budget principal pour quais et bâtiments publics dans l'île du Prince-Edouard; et il a été ouvert $90,000 au budget supplémentaire. Cette année, le crédit total est pour $100,000 seulement, et certains des travaux pour lesquels il était inscrit des sommes, l'année dernière, sont entièrement supprimés cette année. Quelle en est l'explication?

L'hon. M. PUGSLEY: Le renvoi à plus tard de travaux inscrits au budget de l'année dernière est conforme au programme d'économie que l'on veut mettre en pratique. Il ne faut pas perdre de vue que le Gouvernement a deux dragueurs à l'œuvre dans les ports de l'île du Prince-Edouard, et les collègues de l'honorable député de cette province (M. Fraser) m'ont déjà parlé de très importantes opérations de dragage qui doivent être exécutées dans cette partie du pays dans le cours de la prochaine saison. Je nourris fortement l'espoir que de cette manière nous serons en mesure de réaliser dans une mesure raisonnable les espérances qu'a pu concevoir la population de l'île du Prince-Edouard. Il m'a fallu différer l'exécution des travaux sur certains quais, m'étant trouvé dans l'obligation de réduire mes estimations de beaucoup.

M. FRASER: L'année dernière, il a été inscrit au budget un crédit de $8,000 pour la construction d'un brise-lames à la Longue-Pointe, et ce crédit est supprimé cette année. Se propose-t-on de poursuivre

l'exécution de cette entreprise, cette année ou l'année prochaine?

L'hon. M. PUGSLEY: Nous ne nous proposons pas de poursuivre cette année les travaux au brise-lames; il m'est impossible de dire ce qui se fera l'année prochaine.

M. EDWARDS: Combien coûterait ce brise-lames?

L'hon. M. PUGSLEY: De $30,00 à $40,-000.

M. EDWARDS: C'est à peu près ce que vous avez dépensé de trop sur les bâtiments de Kingston.

Etang du Naufrage.—Entrée protégée du chenal, $14,500.

M. FRASER: Je désire signaler à l'attention ce qui est soit une contradiction ou une erreur commise à cet égard par le ministre des Travaux publics. Il y a quelques jours, l'honorable député de Toronto-nord a demandé au ministre des Travaux publics s'il était guidé par un principe quelconque en opérant la radiation de certaines entreprises, tout en en maintenant d'autres; et il l'a prié d'indiquer un cas d'entreprise publique, en prévision de laquelle il avait été fait appel de soumissions et que plus tard on avait rayé de la liste. Or, c'est précisément celle-ci que le ministre a donné comme exemple topique.

L'hon. M. PUGSLEY: L'honorable ministre voudra-t-il me pardonner? Je reconnais avoir fait erreur. Le cas en question m'avait été suggéré par un de mes fonctionnaires.

M. FRASER: Ce n'est pas que je m'oppose à l'affectation de ce crédit; mais le compte rendu des débats a été mis en circulation dans cette partie du pays, et certaines personnes m'ont assuré qu'elles avaient la parole du ministre que le travail ne se ferait pas. Il me fait plaisir d'apprendre que c'est une erreur.

L'hon. M. PUGSLEY: le cas de l'Etang du Naufrage a été confondu avec celui des ouvrages de la Longue-Pointe dont j'ai décidé de différer l'exécution. Je me propose de poursuivre l'exécution des travaux à l'Etang du Naufrage.

M. FRASER: Je prie le ministre de dire s'il a été fait un appel de soumissions, et dans l'affirmative quels sont les noms des soumissionnaires et le chiffre de chaque soumission?

L'hon. M. PUGSLEY: L'entreprise a été adjugée à forfait à F. S. Macdonald, de Souris (I.P.-E.), et le prix d'adjudication est de $12,995.

M. FRASER: A-t-il été reçu d'autres soumissions?

L'hon. M. PUGSLEY: Oui. Il en a été reçu trois en réponse aux avis publics, et c'est celle de l'entrepreneur dont le nom est indiqué ci-dessus qui était pour le chiffre le plus bas.

M. FRASER: J'aimerais à connaître le nom de chaque soumissionnaire et le chiffre de chaque soumission.

L'hon. M. PUGSLEY: Je n'ai pas ces renseignements ici; l'honorable député pourra les obtenir par le moyen d'une motion.

L'hon. M. FOSTER: Sûrement le ministre n'entend pas exiger un avis de motion du membre qui lui demande des renseignements à l'égard de soumissions relatives à un crédit en délibération?

L'hon. M. PUGSLEY: Je voulais simplement que l'honorable député me signalât l'affaire, ou me posât la question ici, dans le cas où j'oublierais; mais je pense pouvoir donner l'assurance que j'aurai ces renseignements ici ce soir.

L'hon. M. FOSTER: Que le crédit soit réservé.

L'hon. M. PUGSLEY: Que non.

L'hon. M. FOSTER: Le renseignement que le ministre doit avoir tout d'abord en main, quand on s'enquiert du nom de l'adjudicataire, ce sont les noms des autres soumissionnaires et les chiffres de leurs soumissions. Ces demandes sont absolument dans l'ordre, et mes cheveux se sont hérissés quand j'ai entendu le ministre demander à ce jeune député d'attendre pour obtenir ce renseignement qu'une motion formelle à cet effet eût été adoptée par la Chambre.

L'hon. M. PUGSLEY: L'honorable membre, j'en suis convaincu, est parfaitement à même de tirer son épingle du jeu sans l'aide de l'honorable représentant de Toronto-nord. S'il désire que ce crédit soit réservé, je consens à le faire.

M. FRASER: J'aimerais qu'il fût réservé jusqu'à ce qu'on m'ait fourni ce renseignement.

L'hon. M. PUGSLEY: Parfait. Nous l'obtiendrons peut-être d'ici à une demi-heure ou vingt minutes.

(L'item est réservé.)

Quai de Sturgeon.—Agrandissement de l'extrémité du large et exhaussement de l'avant-bec du quai, $4,500.

M. FRASER: Je prie le ministre des Travaux publics de dire si c'est là ce qu'on appelle parfois le quai de Panmure?

L'hon. M. PUGSLEY: Je l'ignore. C'est sur la rive sud de la baie de Cardigan, à six milles à peu près au sud de Georgetown.

M. FRASER: C'est là qu'est l'île de Panmure. Bien le quai ait été construit il

y a deux ans, la voie qui y conduit n'a pas encore été ouverte au public. Je prie le ministre de donner ordre qu'elle le soit le plus tôt possible.

L'hon. M. PUGSLEY : Je vais donner ordre qu'on y voie sur-le-champ.

Tignish—Prolongement vers l'intérieur des jetées du chenal du port, $25,000.

L'hon. M. FOSTER : Le ministre ferait bien de nous renseigner quant à l'état actuel des travaux.

L'hon. M. PUGSLEY : Le marché pour cet ouvrage vient d'être conclu. Voilà déjà nombre d'années que ce besoin est signalé à l'attention du département. Tignish a une grande importance, surtout comme port de refuge pour les pêcheurs. Je dirai qu'il a été construit des ouvrages de protection à Tignish, mais ils sont insuffisants, et les ouvrages actuels comprennent le prolongement du brise-lame du nord et de celui du sud, dont la longueur est de 650 pieds et de 620 pieds respectivement, ainsi que la construction d'un parapet se prolongeant sur 400 pieds de longueur à partir de chaque extrémité des brise-lames.

Il a été fait un appel de soumissions par avis public suivant l'ordinaire, et il a été reçu quatre soumissions, variant de $23,950 à $30,750, et c'est la soumission pour le chiffre le plus bas qui a été acceptée.

M. BLAIN : Par soumissions publiques entendez-vous la publication d'avis dans les journaux ?

L'hon. M. PUGSLEY : Oui.

M. BLAIN : Dans combien de journaux?

L'hon. M. PUGSLEY : Je n'ai pas le nombre ici, mais au moins une douzaine.

M. BLAIN : Quelle est la règle suivie là-bas?

L'hon. M. PUGSLEY : C'est de publier les avis dans un nombre suffisant de journaux pour mettre un grand nombre d'entrepreneurs à même de prendre connaissance de l'avis.

M. BLAIN : L'avis est-il publié dans des journaux qui ne sont pas favorables au Gouvernement?

L'hon. M. PUGSLEY : Je suis porté à le croire. J'en connais au moins un.

M. BLAIN : Quel est-il ?

L'hon. M. PUGSLEY: Je ne voudrais pas le nommer.

Pont de la rivière Vernon, port Vernon.—Débarcadère sur le bord ouest de la rivière, $8,000.

L'hon. M. PUGSLEY: Ce crédit est destiné à parachever les travaux, qui sont donnés à l'entreprise. La dépense totale sera de $8,000.

M. FRASER: Vous proposez-vous de faire l'acquisition du droit de passage.

L'hon. M. PUGSLEY: Le droit de passage ne nous coûtera qu'un dollar.

Pour achat de bois créosoté destiné aux ouvrages des Provinces maritimes généralement, $20,000.

L'hon. M. FOSTER: Quelle est la règle suivie?

L'hon. M. PUGSLEY: Les ingénieurs locaux dans les Provinces maritimes, en faisant le calcul des crédits pour réparations aux quais dans les localités où l'en est exposé à souffrir des ravages du taret, fondent leur estimation sur l'emploi de bois créosoté, qu'on obtient dans le Sud. Nous n'avons pas dans l'Est du Canada d'établissement pour le créosotage du bois. C'est le pin du Sud qui est utilisé pour cet objet, et c'est à Norfolk, dans la Virginie, qu'on le soumet à un traitement. Il n'y a que deux maisons adonnées à cette spécialité.

L'hon. M. FOSTER: Quel sorte de marché faites-vous?

L'hon. M. PUGSLEY: Nous ne faisons pas appel de soumissions dans les journaux, mais nous nous faisons indiquer les prix et nous acceptons les soumissions du chiffre le plus bas, pourvu que le bois subisse avec succès une certaine épreuve. Nous exigeons qu'il soit soumis à l'épreuve que lui fait subir notre inspecteur.

L'hon. M. FOSTER: En quoi consiste l'épreuve?

L'hon. M. PUGSLEY: Je n'en connais pas les détails; mais il y a un moyen de se rendre compte de la quantité de créosote qui a été incorporé dans le bois.

M. SAM. HUGHES: Pourquoi ne faites-vons pas créosoter le bois au Canada?

L'hon. M. PUGSLEY: L'établissement d'un matériel entraînerait une dépense d'un quart de million.

M. SPROULE: Je crois qu'il y a deux méthodes, l'une qui consiste à incorporer le créosote au bois par la pression, et l'autre qui consiste à faire bouillir le bois dans le créosote.

L'hon. M. PUGSLEY: Ce dernier procédé ne vaut rien. Il faut que l'huile pénètre dans le bois sous pression. Il faut extraire la sève en faisant le vide autour du bois, et ensuite l'huile de créosote prend la place de la sève.

L'hon. M. FOSTER: Quelle dépense additionnelle le créosotage entraîne-t-il?

L'hon. M. PUGSLEY: Le prix du bois se trouve triplée; mais sa durée se trouve plus que triplée.

M. CROCKET: Le département fait-il directement l'achat du bois?

L'hon. M. PUGSLEY : Non, il l'achète par l'intermédiaire d'agents; les agents sont M. Kirk, de la Nouvelle-Ecosse, et M. Bell, de Saint-Jean (N.-B.).

M. CROCKET: Quel prix a-t-il été payé l'année dernière?

L'hon. M. PUGSLEY : A peu près $65 par mille pieds Cela dépend de la longueur des pièces. Les longues pièces coûtent plus cher en proportion.

M. CROCKET: Pour combien en a-t-il été acheté l'année dernière?

L'hon. M. PUGSLEY: Jusqu'au 1er férier, nous en avons acheté pour $9,711.

Etang du Naufrage (I.P.-E.)—Protection de l'entrée du chenal, $14,500.

L'hon. M. PUGSLEY: J'ai le renseignement demandé par l'honorable député de King (M. Fraser). Voici les noms des soumissiononaires: F. S. Macdonald, Souris, (I.P.-E.), $12,995; R. N. Cox, Morell (I.P.-E.), $13,800; Kimbell, Coffin, Cailen McCarthy, H. D. McEwan, $14,925. L'entreprise a été adjugée à F. S. Macdonald au prix de $12,995.

Travaux publics.—Imputables sur le revenu. —Ports et rivières.—Québec.—Anse à Beaufils. —Prolongement du brise-lames du quai de l'Ouest, $3,000.

L'hon. M. PUGSLEY : De ce crédit, la somme de $1,000 est en renouvellement de credit; le montant du crédit actuel va permettre de parachever les travaux.

Brise-lames de l'anse à la Barbe, $5,000.

L'hon. M. PUGSLEY: Cette somme est requise en vue de solder le prix de construction du brise-lames, qui est terminé. Les travaux ont été exécutés à l'entreprise.

L'hon. M. FOSTER: Où est l'Anse à la Barbe?

L'hon. M. PUGSLEY: Dans le comté de Bonaventure.

L'hon. M. FOSTER: Nous avions demandé un rapport relativement à ce comté.

L'hon. M. PUGSLEY: On est à le préparer avec le plus d'expédition possible.

L'hon. M. FOSTER: Il n'est guère régulier de délibérer les crédits qui seront inclus dans ce rapport, tant que ce rapport n'aura pas été déposé.

L'hon. M. PUGSLEY: C'est un état très volumineux couvrant une période de treize années.

M. LENNOK: Je désire discuter toutes ces questions et nous ne pouvons pas le faire en connaissance de cause, sans avoir l'état sous les yeux.

L'hon. M. FOSTER: Réservons les item concernant Bonaventure.

L'hon. M. PUGSLEY: La préparation de cet état exige beaucoup de travail et il ne sera pas prêt avant quinze jours. Je ne crois pas que l'absence de cet état empêche le comité de voter ces crédits. Ne pourrions-nous pas nous entendre pour que l'honorable député (M. Lennox) ait l'occasion, sur un autre crédit, de discuter librement tout ce qui a trait à ces questions concernant Bonaventure?

M. LENNOX: Si j'ai bien compris la réponse du ministre, je suis satisfait—il est entendu que je pourrai reprendre cette discussion un autre jour.

M. AMES: Ce crédit suffira-t-il pour compléter l'entreprise?

L'hon. M. PUGSLEY: Oui.

Anse à L'îlot, débarcadère, $2,500.

L'hon. M. PUGSLEY: C'est un crédit à voter de nouveau pour finir les travaux.

M. AMES: Ils sont exécutés en régie, n'est-ce pas?

L'hon. M. PUGSLEY: Oui.

L'hon. M. FOSTER: Je ne parle pas de ce cas en particulier, mais en règle générale, le ministre peut-il nous dire comment il procède quand il fait exécuter un travail de cette nature en régie? Quelle est la marche à suivre?

L'hon. M. PUGSLEY: On donne instruction à l'ingénieur ordinaire de faire exécuter les travaux en régie. Il s'entend avec le représentant du comté, s'il est ministériel, pour s'assurer les services de contremaîtres compétents, qui auront la surveillance des travaux; l'ingénieur doit aussi acheter les matériaux nécessaires, au plus bas prix possible.

L'hon. M. FOSTER: De qui?

L'hon. M. PUGSLEY: C'est laissé à sa discrétion.

L'hon. M. FOSTER: Qui consulte-t-il pour cela?

L'hon. M. PUGSLEY: Il n'a pas d'instruction sur ce point.

L'hon. M. FOSTER: Quelle est la pratique ordinairement suivie?

L'hon. M. PUGSLEY: Je ne saurais le dire. Je suppose qu'en cela aussi, il consulte le député ministériel.

L'hon. M. FOSTER: Quels salaires paie-t-il pour la main-d'œuvre?

L'hon. M. PUGSLEY: Les salaires ordinaires, dans cette partie du pays.

L'hon. M. FOSTER: Et pour les matériaux?

L'hon. M. PUGSLEY: Ils les paie aux prix du marché.

L'hon. M. FOSTER: Qui fait les achats?

L'hon. M. PUGSLEY: L'ingénieur.

L'hon. M. FOSTER: De qui achète-t-il?

L'hon. M. PUGSLEY: Des marchands.

L'hon. M. FOSTER: Qui tient les bordereaux de paie?

L'hon. M. PUGSLEY: L'ingénieur.

L'hon. M. FOSTER: L'ingénieur ordinaire dont tout le temps n'est pas occupé par la direction de ces travaux peu considérables peut-il tenir le bordereau de paie de chaque semaine?

L'hon. M. PUGSLEY: Oh! non; cela regarde le contre-maître. Ce dernier remet un bordereau certifié à l'ingénieur ordinaire et celui-ci le ratifie et le transmet à l'ingénieur en chef.

M. EDWARDS: L'ingénieur a-t-il ordre d'acheter au plus bas prix?

L'hon. M. PUGSLEY: Oui.

M. EDWARDS: Toujours?

L'hon. M. PUGSLEY: Toujours.

M. EDWARDS: Il arrive souvent qu'il ne le fait pas.

L'hon. M. PUGSLEY: Je regrette de l'apprendre.

L'hon. M. FOSTER: Puisque nous venons d'obtenir beaucoup de renseignements en peu de temps, on me permettra une remarque. Le système est admirable en théorie et il peut être plus admirable encore dans la pratique. Mais, dépouillé de tout verbiage, à quoi aboutit-il. Il aboutit à remettre tous les travaux entre les mains du député ministériel du comté, et à les faire servir à l'avantage du parti, pour ne pas dire plus.

Quand une entreprise est décidée, l'ingénieur ordinaire reçoit l'ordre de faire exécuter les travaux en régie. Il s'adresse—d'abord, ensuite et toujours—au représentant du comté. Il a besoin de contremaîtres pour surveiller les ouvriers; le député du comté les choisit. Il a besoin de matériaux; le député du comté lui dit où les acheter. Il désire savoir quel prix il les paiera; il consulte le député du comté à cet effet.

L'hon. M. PUGSLEY: Non.

L'hon. M. FOSTER: Le bordereau de paie est tenu par celui que le député du comté à fait nommer. Cela revient à dire qu'il est tenu par le député lui-même.

M. CROSBY: Ou par le candidat défait.

L'hon. M. FOSTER: Oui, ou par le candidat ministériel qui n'a pas été nommé. Tout converge à servir les intérêts du parti du député ministériel, ou du candidat défait qui désire se faire élever à l'élection suivante, pour appuyer le Gouvernement. Tout cela est plus que suffisant pour faire condamner le système. L'autorité du ministre, dans la réalité, est absolument nulle. Il n'existe aucune surveillance indépendante, en dehors de celle que l'ingénieur ordinaire peut exercer, et cet ingénieur n'est pas indépendant. La première chose qu'on lui dit de faire c'est de consulter le représentant du comté, s'il est partisan du Gouvernement.

Avec un pareil système, il est facile de se rendre compte de l'emploi que l'on fait des millions que le pays dépense en travaux publics, dont une grande partie sont exécutés en régie. Le système me paraît mauvais, et pour le Gouvernement et pour le pays.

L'hon. M. LEMIEUX: Les remarques de l'honorable député de Toronto-nord (M. Foster) auraient leur raison d'être s'il s'agissait d'un quai important, nécessitant une dépense considérable. Mais je pose en principe général que lorsque la dépense ne doit pas dépasser $5,000, il est préférable de ne pas demander de soumissions. Dans les comtés de Bonaventure et Gaspé, par exemple, on a fait exécuter, depuis dix ou quinze ans, plusieurs travaux de peu d'importance.

Prenons le cas d'un quai dont la construction ne coûtera pas $5,000; le Gouvernement serait-il excusable de demander des soumissions pour cette entreprise, dans tout le Canada, ou même dans toute la région de Québec? Il faudrait dépenser une somme importante en frais de publicité, car on sait que les journaux ne se paient pas avec des prières; il y aura aussi d'autres frais d'affichage, d'avis, etc. Prenons comme exemple le comté de Gaspé, où ces travaux devraient être exécutés. On doit supposer que l'ingénieur ordinaire est honnête; il appartient a une profession qui est censée en faire un honnête homme. Il est chargé de surveiller des travaux pour lesquels le Parlement a voté une certaine somme. Quel intérêt aurait-il à faire un mauvais emploi de cet argent? Va-t-il prendre conseil de qui que ce soit et payer plus que le prix du marché pour le bois dont il a besoin? Toutes les factures doivent être envoyées au département des Travaux publics, où elles sont soigneusement vérifiées par M. Kingston, je crois, un expert ayant de longs états de service à son crédit.

J'ai souvent eu à m'occuper de travaux de cette nature dans cette partie du pays, et je sais par expérience personnelle que les factures sont vérifiées et qu'il arrive qu'on en refuse le paiement quand les prix semblent dépasser ceux du marché? Nous pouvons être certains que le département des Travaux publics ne paiera pas plus qu'il ne faut pour les matériaux.

Passons maintenant aux salaires des ouvriers—je parle toujours du comté de Gaspé. J'ai reçu mainte et mainte lettres de mes électeurs se plaignant de n'avoir pas obtenu le salaire qu'ils auraient dû avoir.

Dans tous les marchés le ministère du Travail a fait insérer une clause qu'on appelle " la clause des salaires courants ", de sorte que dans chaque district on ne paie que le juste prix pour la main-d'œuvre. Cette disposition de la loi est connue et observée dans chaque district. Il n'y a donc aucune possibilité, à moins que l'ingénieur ne soit un voleur, que le département des Travaux publics soit fraudé par les ouvriers employés à ces travaux. Les factures pour le bois, les factures pour la pierre, les bordereaux de paie sont vérifiés par M. Kingston, le chef de la comptabilité dans le département des Travaux publics, et je ne vois pas comment le département peut être fraudé.

Mon honorable ami (l'honorable M. Foster) prétend que la politique intervient partout et que les partisans du Gouvernement sont seuls employés à ces travaux. Or, si l'honorable député veut me permette de lui dire ceci: Le comté de Gaspé, depuis 1896, m'a fait l'honneur de m'élire plusieurs fois par acclamation, ou par de fortes majorités, et ce serait folie de ma part de dire à l'ingénieur: Vous n'emploierez qu'un tel ou un tel. Il ne doit faire aucune distinction et engager les ouvriers sans se préoccuper de leurs opinions politiques.

L'hon. M. FOSTER: Discutons l'affaire au point de vue du bons sens.

L'hon. M. PUGSLEY: Comment les choses se passaient-elles, il y a quinze ans?

L'hon. M. FOSTER: Cela ne veut rien dire. Il s'agit, pour le moment, de savoir si c'est la meilleure manière d'employer les deniers publics. A quoi se réduit le système actuel? Si le représentant du comté est ministériel, c'est lui qui obtient l'entreprise. S'il y a des travaux à faire exécuter en régie dans son comté, que fait-il, tout d'abord? Il va trouver ses électeurs et leur dit qu'il a obtenu une entreprise pour le comté. Il réunit ses amis et dit à l'un: " Je vous ferai nommer contremaître " et à l'autre: " Je vous donnerai tel ou tel emploi ". Il choisit, toujours parmi ses partisans, tous ceux qui seront employés à ces travaux. Il avertit le contremaître qu'il lui faut tant de toises de pierres; à tous ceux qui ont voté pour lui, ou dont il veut s'assurer les suffrages à la prochaine élection, il demande s'ils ont de la pierre à vendre et leur dit de l'apporter. Du commencement à la fin cette entreprise est convertie en manœuvre électorale. Ceux qui vendent la pierre reçoivent ce que mon honorable ami appelle " les faveurs du Gouvernement "; il n'a pas oubilé cette expression. On leur fait savoir que s'ils participent à ces faveurs du Gouvernement, c'est grâce au député qu'ils ont élu et qu'on leur demandera de réélire. Du commencement à la fin, on en fait une affaire de parti, tout est conduit de manière à grossir les chances des députés ou des candidats battus, et tout cela contribue à augmenter les dépenses.

En veut-on un exemple? Le mot est donné, même quand les travaux sont donnés à l'entreprise. L'entrepreneur est averti qu'il devra prendre son bois ou sa pierre dans la circonscription où se font les travaux. Le mot est évidemment donné par quelqu'un, car autrement comment expliquer cette lettre:

Ottawa, 10 février 1908.

M. E. D. Lafleur,
Ingénieur en chef,
Département des Travaux publics,
Ottawa.

Monsieur,—Au sujet du bois dont nous avons besoin pour les travaux de Saint-Alphonse, comté de Chicoutimi, nous constatons que pour nous rendre à la demande du député, M. Girard, d'acheter tout notre bois dans le comté, il nous faudrait accepter du bois rond de 12 pouces et plus, vu qu'il est impossible de s'en procurer de 14 pouces. Nous sommes tout disposés à tout acheter dans le comté, et nous espérons que nous serons autorisés à employer du bois rond de 12 pouces et plus, pour nous rendre aux désirs du député.

Il est impossible qu'il n'existe pas d'instructions écrites, mais le système fonctionne quand même. Le député s'est entendu avec le ministre; il sait quels sont ses pouvoirs et il prétend les exercer. C'est ainsi que dans la province de Québec, et dans toutes les provinces la liberté du contrat, la liberté des achats, la liberté du prix de la main-d'œuvre, la liberté de la direction des travaux, sont gênées pour le plus grand avantage d'un parti politique. Ce n'est pas ainsi que les affaires du pays doivent être administrées.

L'honorable ministre des Travaux publics sait parfaitement que c'est ainsi que les choses se passent. Mais, je n'ai pas encore entendu signaler un seul abus dans le département des Travaux publics qu'il ne fût prêt à défendre et à excuser. Tout dernièrement encore .....

L'hon. M. PUGSLEY: Je n'ai pas besoin de meilleure excuse que la conduite de mon honorable ami, chaque fois qu'il en a eu la chance.

L'hon. M. FOSTER: Nous l'avons entendu soutenir qu'un candidat ministériel fait une chose convenable, si, à la veille d'une élection, il parcourt son comté en promettant des bureaux de poste ici et là. Il sait parfaitement, dans son intérieur que ce système est mauvais et la seule excuse qu'il puisse donner c'est que les conservateurs ont fait la même chose. C'est cette réponse qu'il a actuellement dans l'idée; je la vois venir, avant même qu'il l'ait prononcée.

L'hon. M. PUGSLEY: Et pour un homme aussi parfait que mon honorable ami, ce qu'il faisait autrefois devait lui paraître au-dessus de tout reproche.

L'hon. M. FOSTER: Voici encore un des petits moyens auxquels à recours l'honorable ministre. Quand il se voit mal pris, quand ce qui lui reste de conscience—et il doit lui en rester beaucoup—lui cause des remords, il sent le besoin de parler des vertus ou de la perfection du député de Toronto-nord.

L'hon. M. PUGSLEY: Il n'y a pas de mal à cela.

L'hon. M. FOSTER: Mais il a une manière de le faire qui semble dire: Vous savez, Seigneur, que je suis faible et pêcheur et vous serez plein d'indulgence pour moi; mais vous savez aussi que le député de Toronto-nord est sans reproche et montrez-vous inflexible à son égard. L'honorable ministre sait que ce système est mauvais; n'aura-t-il pas le courage de l'avouer?

L'hon. M. PUGSLEY: Je participe sans doute de l'imperfection humaine et quand je m'examine pour savoir si ma conduite est plus ou moins recommandable, je regarde celle qui a été tenue par d'autres qui sont au moins aussi parfaits que moi, et qui bien souvent, aux yeux de leurs amis et à leurs propres yeux, passent pour être bien meilleurs que moi.

L'hon. M. FOSTER: Voilà encore un joli argument.

L'hon. M. PUGSLEY: Qu'est-ce que mon honorable ami lui reproche?

L'hon. M. FOSTER: Voulez-vous parler de l'honorable ministre de l'Agriculture?

L'hon. M. PUGSLEY: Je suis nouveau venu dans le département des Travaux publics et quand il s'agit de déterminer la conduite que je dois tenir, on ne peut pas, raisonnablement me reprocher de regarder en arrière et de voir ce qui se faisait avant moi et même depuis la confédération. Je ne vois pas qu'il soit déplacé de ma part de demander ce que faisait mon honorable ami, lorsque, à titre de ministre des Finances, il jouait un rôle important dans l'administration des affaires du pays, et qu'en dehors de tout titre officiel, il occupait une grande place parmi ses concitoyens. Je considère qu'il m'est parfaitement permis de rappeler que durant tout le temps qu'il a été aux affaires, on a appliqué le même système qui est en vigueur actuellement.

Il faut être raisonnable. Je n'ai aucun doute que ce qui a le plus nui à mon honorable ami dans l'opinion publique, c'est qu'il prétend—il me pardonnera de le dire—que s'il en avait le pouvoir, il agirait autrement qu'il n'a agi quand il était aux affaires. Quand il était ministre des Finances son gouvernement et le ministre des Travaux publics de ce Gouvernement faisaient exactement ce que l'on nous reproche aujourd'hui. Quoi de plus naturel que l'ingénieur chargé de surveiller ces entreprises de peu d'importance, pour lesquelles nous ne serions pas excusables de demander des soumissions, aille consulter le représentant du comté qui doit être aussi intelligent que qui que ce soit dans le comté, qui a tout intérêt à empêcher même la possibilité d'un scandale et à ce que les travaux soient exécutés de la manière la plus économique possible.

L'hon. M. FOSTER: Roche et Carney, d'Halifax, par exemple.

L'hon. M. PUGSLEY: Un homme qui a tout intérêt à ce que la surveillance des travaux soit confiée à un homme compétent et à ce que les matériaux servant à ces travaux soient achetés au plus bas prix.

Je ne vois rien de répréhensible à ce que le député ministériel du comté soit consulté. L'honorable député de New-Westminster (M. Taylor) qui siège dans les rangs de l'opposition, s'est plaint amèrement de ce que je ne l'aie pas consulté et de ce que je n'aie pas nommé le contremaître qu'il m'a recommandé. Sur cette question de consulter les députés, il va même plus loin que nous.

M. SPROULE: Si vous consultez le représentant d'un comté la même règle pourrait s'appliquer partout.

L'hon. M. PUGSLEY: Il y a cette différence: le député ministériel a intérêt à ce que les travaux ordonnés par le Gouvernement soient bien et honnêtement exécutés. Sans vouloir manquer de respect pour nos honorables adversaires, je puis dire qu'ils n'ont pas le même intérêt. J'ai vu leurs figures rayonner de plaisir à la découverte de la moindre faute vénielle de la part d'un employé subalterne. Dans ces conditions, si nous devons nous entendre avec quelqu'un, je considère qu'il est juste que l'ingénieur consulte ceux qui désirent dans l'intérêt public, que les travaux du Gouvernement soient exécutés honnêtement et économiquement.

M. LALOR: Quand le représentant du comté est un adversaire du Gouvernement, à qui l'ingénieur ordinaire s'adresse-t-il?

L'hon. M. PUGSLEY: Ses instructions sont—il vaut autant l'avouer franchement—de s'entendre, en règle générale, avec le candidat du Gouvernement à l'élection précédente. Cette coutume a toujours existé et existe encore aujourd'hui. L'hypocrisie ne sert de rien en semblable matière, et c'est ainsi que les choses se passent.

L'hon. M. FOSTER: Alors, le favoritisme politique n'est pas aboli dans votre département?

L'hon. M. PUGSLEY: Pas au point de ne pas consulter nos amis dans le choix des contre-maîtres. Nous avons une garantie, puisque l'ingénieur a l'ordre de ne pas employer la personne recommandée

par le député, s'il ne la considère pas compétente et apte à remplir les devoirs de sa charge. Quant aux ouvriers, le contremaître est généralement laissé libre d'employer qui bon lui semble. Il arrive assez souvent qu'on éprouve de la difficulté à se procurer des ouvriers, et je sais personnellement qu'on ne regarde pas aux opinions politiques de ceux qui demandent de l'emploi.

Quant aux bordereaux de paie, le contremaître est tenu d'en certifier l'exactitude sous serment, et s'ils sont approuvés par l'ingénieur ordinaire ils sont envoyés à l'ingénieur en chef. L'ingénieur ordinaire a des ordres précis de n'acheter les matériaux qu'aux prix du marché, et j'ignore s'il consulte, pour cela, les amis du Gouvernement. Son devoir est de s'assurer que les prix soient justes et raisonnables. L'ingénieur en chef a une assez juste idée de ce que sont les prix des matériaux dans les différentes parties du pays, et il doit vérifier les factures, de même que le chef de la comptabilité. Ces factures sont ensuite envoyées à l'auditeur général qui ne manque pas de les examiner, à son tour. Je ne crois pas que mon honorable ami ait allégué une seule bonne raison à l'encontre du système actuel.

M. AMES : Quand le crédit fut voté, l'an dernier, on nous à promis que les travaux seraient complétés, et on n'a dépensé que la moitié du crédit.

L'hon. M. PUGSLEY : Mon honorable ami se rappelle que les subsides n'ont été votés que vers le milieu de juillet et que la moitié de la saison était écoulée quand nous avons pu commencer les travaux. Mon honorable ami ne s'offensera pas si je rappelle cet incident, car j'ai peut-être l'air d'insinuer que lui et ses amis en sont responsables.

M. AMES : N'est-il pas vrai que dans les comtés de Gaspé et de Bonaventure, les travaux, sur presque toutes les entreprises publiques, n'ont été commencés qu'environ une mois avant les élections.

L'hon. M. PUGSLEY : Cela ne se peut pas, puisque nous nous sommes efforcés de faire commencer les travaux aussi tôt que possible après la clôture de la session.

M. AMES : Le ministre aura-t-il l'obligeance de faire dresser à l'égard des dépenses relatives aux ports et rivières des comtés de Gaspé et de Bonaventure, un état indiquant la date à laquelle on a commencé à dépenser les divers crédits ouverts pour ces deux comtés au cours de la dernière législature ? Je parle du commencement des dépenses non à Ottawa, mais sur les lieux mêmes des travaux.

L'hon. M. PUGSLEY : Je le ferai volontiers.

M. AMES : Il s'agit des travaux exécutés en régie et non donnés à l'entreprise.

L'hon. M. PUGSLEY : Fort bien !

M. J. D. TAYLOR: Le ministre des Travaux publics ne semble pas avoir saisi la portée de mes observations d'hier soir. C'est peut-être parce qu'il était si tard et que nous succombions à la fatigue des rudes travaux de la journée, que nous n'étions plus en mesure de saisir une pensée aussi nettement que nous pourrions le faire cet après-midi.

L'hon. M. PUGSLEY : Ou de l'exprimer en termes aussi clairs.

M. J. D. TAYLOR : Peut-être. Pour qu'il n'y ait pas de malentendu à cet égard, je veux revenir en termes précis sur ce que j'ai dit hier soir, et je profiterai de l'occasion pour relever certaine observation du ministre des Travaux publics, qui vient de dire qu'il n'a pas confiance en la droiture des députés de la gauche.

L'hon. M. PUGSLEY : Je n'ai certainement pas dit cela; si je l'avais fait, c'est que j'aurais dû perdre la tête.

L'hon. M. FOSTER : C'est la deuxième fois que la chose vous arrive aujourd'hui.

L'hon. M. PUGSLEY : J'ai pu parler de droiture " politique ".

M. J. D. TAYLOR : Mettons que ce soit cela.

L'hon. M. PUGSLEY : Je ne crois pas même être allé aussi loin que cela.

M. J. D. TAYLOR: Quoi qu'il en soit, je rapperai au ministre que si les enquêtes faites devant les comités de la Chambre n'ont rien révélé contre la probité politique des députés conservateurs, elles ont mis au jour certains faits réels qui permettent de douter de la droiture politique et autre. . . (Protestations).

Je prie mes honorables collègues de la droite de prendre patience—de la droiture politique et autre de certains personnages à qui le ministre des Travaux publics a cru devoir s'adresser pour en obtenir des conseils qu'il aurait mieux fait de demander aux représentants du peuple. Ce n'est pas un conservateur — pour ne mentionner qu'une seule parmi les opérations les plus détestables—qui cherchait à se faire payer 5 cents de plus par verge le dragage qu'il aavit entrepris d'exécuter à Saint-Jean (N.-B.)

Hier soir, je me suis efforcé de démontrer que lorsque le ministre recherche des conseils quant aux personnes à employer, aux fournisseurs et aux divers détails de la gestion de son ministère, il n'y a aucun inconvénient à ce qu'il s'adresse à un fonctionnaire de l'Etat, parce qu'il s'adresse alors à une personne payée pour rendre le service qu'il attend. Pour ce qui est de la

circonscription de New-Westminster, je ne m'étonne pas que le ministre des Travaux publics ne recherche pas mes conseils en ce qui concerne le choix des employés, bien que je sois en mesure de lui éviter bien des embarras, mais ce qui me passe, c'est de l'entendre poser en principe qu'à l'égard de cette circonscription de New-Westminster, il doive, en tant que ministre, s'inspirer des conseils non de l'élu du peuple, non de l'ancien député, qui devrait cependant posséder l'entière confiance du Gouvernement, mais d'un personnage dont le mérite consiste à avoir été défait par la plus écrasante majorité que l'on ait jamais vue à une élection.

Voilà un fait précis pour faire ressortir l'application de son système; et mieux vaut se fonder sur des faits précis que de s'en tenir aux généralités. Cependant, le ministre déclare qu'il va maintenir ce système, bien que les commissaires nommés par le Gouvernement affirment de la façon la plus positive que la source du mal qui ronge l'administration réside dans la liste des favoris. En dépit des avertissements qui lui viennent des sources officielles les plus autorisées, le ministre affirme aujourd'hui son intention de perpétuer ce mal et de permettre qu'en chaque circonscription électorale, certain personnage désigné par son parti de dîmer sur tous les entrepreneurs, de dîmer sur tous les employés de l'Etat; il affirme son intention d'obliger tous ces gens à contribuer à un fonds politique, puisqu'il fait en sorte que ses intermédiaires aient le dernier mot en ce qui concerne l'adjudication des entreprises, la fourniture des marchandises et la nomination aux emplois.

Ce système, je le déclare abominable. Dans la région que je représente je laisse à mes collègues le soin de parler pour leur propre compte—il a ouvert la porte aux plus graves abus ; grâce à lui, on a pu obliger les entrepreneurs de travaux publics et les employés de l'Etat à verser des contribution de toute sorte pour des fins purement politiques, contributions dont ils doivent nécessairement se dédommager aux dépens du public. Voilà ce que mes protestations d'hier soir tendaient à faire ressortir; voilà aussi le point qu'il aura à discuter au cours de la session actuelle, étant donnée à la déclaration du ministre et d'autres faits venus à la connaissane des membres de la Chambre.

Cap Saint-Ignace.—Quai, $16,500.

M. NANTEL : Est-ce une entreprise nouvelle ?

L'hon. M. PUGSLEY : Oui.

M. NANTEL : L'an dernier, elle était l'objet d'un crédit de $5,000 qui n'a pas été dépensé.

L'hon. M. PUGSLEY: Nous n'avons rien dépensé l'année dernière.

M. NANTEL : Quel est le coût estimatif des travaux ?

L'hon. M. PUGSLEY : De $16,500.

GEO. TAYLOR : Quel est le prix d'adjudication ?

L'hon. M. PUGSLEY: De $14,913.

M. NANTEL : Quels sont les entrepreneurs ?

L'hon. M. PUGSLEY : MM. Clouthier & Gendron.

L'hon. M. FOSTER : En quel comté se trouve ce quai ?

L'hon. M. PUGSLEY : Montmagny.

Amélioration du port de Chicoutimi, $30,000.

M. AMES : Ces travaux sont-ils donnés à l'entreprise ?

L'hon. M. PUGSLEY: La construction du mur de soutènement est donnée à l'entreprise ; il y a aussi du dragage à faire.

L'hon. M. FOSTER : Quel est le coût total des travaux ?

L'hon. M. PUGSLEY: $29,000.

L'hon. M. FOSTER: Qu'est-ce que le ministre fait faire en cet endroit?

L'hon. M. PUGSLEY: Un bon quai en eau profonde, dont la façade mesurera à peu près 500 pieds de longueur; il y aura aussi un bassin où les navires pourront virer. Mais pour que les travaux soient complétés de façon satisfaisante, il faudra redresser le canal jusqu'à une certaine distance en aval, ce qui prendra quelques années.

L'hon. M. FOSTER: Quelle profondeur d'eau y aura-t-il dans le port?

L'hon. M. PUGSLEY: Quinze pieds en face du quai.

M. AMES: Quel est l'entrepreneur du prolongement du quai?

L'hon. M. PUGSLEY: M. Thadée Desbiens.

M. AMES: Quel est le prix de l'adjudication?

L'hon. M. PUGSLEY: $52,500.

M. AMES: Quand a-t-on adjugé l'entreprise?

L'hon. M. PUGSLEY: Le 27 janvier 1908.

M. AMES: Depuis l'adjudication, est-il survenu quelque changement qui ait pour effet de diminuer la somme de travail à exécuter?

L'hon. M. PUGSLEY: A la suite d'un changement de lieu effectué le 29 juin, le coût de l'entreprise s'est accru de $2,955, ce qui le porte au total de $55,455.

M. AMES: N'est-il pas vrai que ce changement a pour effet d'accourcir le quai de 100 pieds ?

L'hon. M. PUGSLEY: Je l'ignore. L'honorable l'affirme-t-il? Dans ce cas, je m'informerai.

M. AMES: C'est ce qu'on m'a dit. Est-ce dans le voisinage immédiat du quai que se faisait le dragage?

L'hon. M. PUGSLEY: En face du quai, dans le bassin du port de Chicoutimi.

M. AMES: Quelle profondeur d'eau le ministre veut-il obtenir en face du quai?

L'hon. M. PUGSLEY: Quinze pieds.

M. AMES: Le ministre sait-il que le dragueur creuse à 25 pieds de profondeur?

L'hon. M. PUGSLEY: Je l'ai entendu dire, mais n'ai pu m'en assurer.

M. AMES: Le ministre peut-il dire ce que l'on fait de la terre extraite en face du quai.

L'hon. M. PUGSLEY: On la transporte en un endroit où l'eau est plus profonde.

M. AMES: Cela est prévu au contrat?

L'hon. M. PUGSLEY: Oui.

M. AMES: Et l'entrepreneur est tenu par son contrat de transporter ainsi la terre qu'il extrait?

L'hon. M. PUGSLEY: De la transporter à l'endroit que l'ingénieur ordinaire peut lui indiquer. C'est l'usage.

M. AMES: Si l'ingénieur ordinaire ordonnait de la transporter en un endroit quelconque de façon à faire économiser à l'entrepreneur une grosse somme d'argent, le ministère jugerait-il à propos d'intervenir?

L'hon. M. PUGSLEY: Cela dépendrait entièrement des circonstances. Le ministère ne tolérerait pas qu'on la transportât en un endroit où elle pourrait gêner la navigation; mais qu'on la dépose en un autre endroit tout aussi convenable à nos yeux, et où elle ne peut gêner la navigation, et que l'ingénieur ordinaire permette qu'il en soit ainsi, je ne pense pas que le ministère y trouve à redire.

M. AMES: Si, après qu'une entreprise a été adjugée à la condition que les déblais seront déposés à un endroit éloigné, l'entrepreneur trouve un autre endroit plus rapproché et si l'ingénieur lui permet d'y déposer les déblais, fait-on une déduction de prix?

L'hon. M. PUGSLEY: Les déblais doivent être déversés à l'endroit indiqué par l'ingénieur.

M. AMES: Alors, il dépend de l'ingénieur que l'entrepreneur fasse beaucoup ou peu de bénéfices.

L'hon. M. PUGSLEY: Si l'ingénieur des travaux obligeait l'entrepreneur à transporter les déblais à une trop grande distance, ce dernier en appellerait à l'ingénieur en chef. Tous les marchés concernant le dragage sont rédigés selon la même formule; l'entrepreneur doit déposer les déblais à un endroit déterminé ou à tout autre endroit que l'ingénieur des travaux désignera. Par conséquent, s'il y avait un endroit soit plus rapproché pour y déposer les déblais sans gêner la navigation, il est probable que l'entrepreneur en serait informé et se ferait autoriser par l'ingénieur à déverser à cet endroit. Règle générale, le cas ne se présente pas.

M. AMES: Je vais communiquer au ministre le renseignement qui m'a été fourni et dont il pourra constater l'exactitude au moyen d'une enquête. Il y a à Chicoutimi un quai construit à angle droit avec la rive sud. Il suit la direction du nord au sud. On décida de donner plus d'espace et pour cela, on construit à l'extrémité du premier un autre quai qui fait coude, de manière à former une L renversée. On se propose de construire un autre quai de l'extrémité de l'L à la rive, de manière à former un carré avec celle-ci. Plus tard, on remplira l'intérieur et on aura un grand quai solide.

L'entreprise a été adjugée sur soumissions à un nommée Thadée Desbiens. Plusieurs entrepreneurs très solvables avaient aussi soumissionné à des prix passablement élevés. Mais Desbiens, un hôtelier de Chicoutimi, n'avait demandé que $52,500 et quand sa soummission fut acceptée, on disait dans la localité qu'à ce prix-là, il ne pourrait pas réaliser de bénéfices. Mais, dans le même temps, le Gouvernement avait conclu, avec la compagnie de dragage et de construction, un marché à la suite duquel le dragueur "Algonquin" commença à travailler dans les environs. A cinq ou six milles plus bas, il y a une batture que le Gouvernement fait enlever pour obtenir un chenal uniforme de 15 pieds. Au bout du quai, il y a déjà 15 pieds d'eau. Mais l'"Algonquin fut placé à cet endroit et creusa jusqu'à une profondeur de 25 pieds. Tous les déblais furent déversés avec l'autorisation de l'ingénieur, en arrière du quai que Desbiens construisait. Cela dispensait l'entrepreneur du dragage de les transporter à un dépotoire et lui permettait de les déposer à quelques verges du lieu de ses travaux. L'entrepreneur du dragage et le constructeur du quai en retiraient tous deux des bénéfices et, sans la complaisance de l'ingénieur divisionnaire, le quai n'aurait pas pu être construit à ce prix-là. Il s'ensuit qu'on a exécuté beaucoup de travaux de dragage inutiles. Le dragueur aurait dû être placé à l'endroit où on avait besoin d'un chenal. Mais, placé là où il se trouve,

il sert à deux fins; il permet à l'entrepreneur de gagner de l'argent et à la compagnie de dragage d'accroître ses bénéfices déjà considérables.

L'hon. M. PUGSLEY: M. Desbiens construit le quai à bien meilleur marché que le juste prix.

M. AMES: Les autres soumissionnaires ne comprenaient pas comment il pourrait réaliser des bénéfices à ce prix, mais ils s'en rendent compte maintenant. L'ingénieur divisionnaire avait pleine discrétion. Il a dit au propriétaire du dragueur: Draguez vis-à-vis le quai et rejetez les déblais en arrière du mur de revêtement construit par Desbiens.

L'hon. M. PUGSLEY: L'entrepreneur sert ses propres intérêts, ainsi que ceux du pays.

L'hon. M. FOSTER: Mais que dire de celui qui creuse jusqu'à 25 pieds de profondeur?

L'hon. M. PUGSLEY: Mon honorable amis, je le crains, se fie trop aux racontars. Il ne sait pas personnellement que l'entrepreneur a creusé jusqu'à une profondeur de 25 pieds. Il ignore s'il a réellement dépassé 15 pieds. Il est du devoir de l'ingéneur divisionnaire de surveiller de près le dragage et il ne doit pas payer pour l'enlèvement d'une seule verge du déblai au delà de la profondeur indiquée. Tant que l'honorable député ne sera pas en mesure d'affirmer qu'on a dépassé une profondeur de 25 pieds, je ne serai pas tenu d'ajouter foi à ces propos. La marée monte à 15 pieds à cet endroit et il peut être nécessaire de draguer à 25 pieds ou à 30 pieds pour obtenir une profondeur de 15 pieds audessous du niveau de l'eau basse. Je n'ai pas de renseignements sur ce sujet et je suis surpris des propos, ou plutôt des insinuations, de l'honorable député. Si j'avais des preuves, je croirais qu'il est de mon devoir de faire une enquête munitieuse.

M. AMES: Il y a des preuves tirées des circonstances à l'appui de l'assertion de celui qui m'a fourni ces renseignements. La profondeur de l'eau vis-à-vis le quai est de 2 pieds, de l'aveu de tous les intéressés, et c'est assez pour les bâtiments qu'on y attend. Or, ce dragueur n'a cessé de creuser à l'endroit où il y a déjà 22 pieds de'au et de retirer des tas de vase, ce qui porte à croire qu'il dépassait la profondeur prescrite afin d'accommoder le constructeur du quai.

Clarke-City (Sept-Iles).—Améliorations du quai, $4,600.

L'hon. M. PUGSLEY: Cette somme servira à payer la solde due à MM. Clarke. L'entreprise a été adjugée à la compagnie de force, de chemin de fer et de navigation de la rive Nord. Un marché a été passé avec elle le 4 janvier 1907, au prix de $29,990. Cette compagnie, dont MM. Clarke détiennent la majorité des actions, a dépensé pour ce quai une somme beaucoup plus forte, mais le département n'a consenti à payer que $29,990. Les dépenses réelles s'élèveraient à près de $75,000. MM. Clarke ont établi des usines de grandes dimensions à Clarke-City, et ils ont dépensé beaucoup plus d'un million. Ils emploient un grand nombre d'ouvriers, et le Gouvernement a cru qu'il aurait été de l'intérêt public, dans les circonstances, de payer tout le coût de cette entreprise. Mais c'est la compagnie qui l'avait commencé tout d'abord et, en vertu d'un compromis, le Gouvernement ne s'est engagé qu'à payer $29,990, et c'est cette somme seulement qu'il a demandé au comité. Ces $4,600 serviront au paiement de la balance qui leur est due aux termes du marché.

M. AMES: A-t-on fait des travaux de dragage près du quai, à Clarke-City?

L'hon. M. PUGSLEY: Je ne saurais le dire dans le moment, mais je crois qu'on a exécuté des travaux à cet endroit.

M. AMES: Voici l'un des actes qui, à mes yeux, font moins honneur au département que tout ce qu'il a fait le long de la rive Nord. Le ministre ne nous a pas dit que, après la construction du quai et l'enlèvement de la vase qu'il y avait à côté, la majeure partie du quai a croulé, et qu'il a fallu dépenser de l'argent pour en enlever les débris et le reconstruire. Le quai reposait sur un fond mou et vaseux. On pouvait y enfoncer partout un pieu à une profondeur de cinq à six pouces.

L'hon. M. PUGSLEY: Le quai qui s'est écroulé n'était-il pas le quai de la compagnie, construit avant que le Gouvernement en eût pris possession?

M. AMES: C'était autrefois le quai de la compagnie, mais le Gouvernement en avait pris possession, et il a été obligé de réparer les dégats. L'accident semble avoir été causé par la sottise de ceux qui ont enlevé la vase à côté du quai. Le Gouvernement s'est emparé d'une entreprise privée qui a été administrée de telle façon qu'elle a perdu toute son utilité et qu'il en a coûté des milliers de dollars pour la remettre en bon état. Et tout cela dans l'intérêt d'une seule compagnie privée.

L'hon. M. FOSTER: Quelle somme d'argent le Gouvernement a-t-il consacré à l'entreprise?

L'hon. M. PUGSLEY: Jusqu'au 30 de novembre dernier, il a payé $102,562.29, en tout.

M. BLONDIN: Le ministre peut-il me nommer celui qui a été inspecteur des travaux du 15 de juin au 15 de septembre 1907?

L'hon. M. PUGSLEY: Il y a eu M. Charles Sweeny—j'ignore si c'est pendant le

laps de temps que l'honorable député mentionne.

M. BLONDIN: Je constate, dans le rapport de l'auditeur général, que M. L. P. Girard était l'inspecteur. Je demanderai au ministre s'il sait que M. Girard était alors étudiant en droit?

L'hon. M. PUGSLEY: Un M. Girard faisait partie de la brigade d'ingénieurs dirigée par M. Michaud, l'ingénieur divisionnaire. Une fois, il s'est rendu à Chicoutimi. Il prenait part à ces travaux pendant un mois ou deux de l'été.

M. AMES: Est-ce le fils du député?

L'hon. M. PUGSLEY: Oui.

M. J. D. REID: Est-il vrai qu'un jeune étudiant en droit a été nommé inspecteur d'une entreprise de cette importance?

L'hon. M. PUGSLEY: On m'apprend qu'il est étudiant en génie civil.

M. AMES: Il fait aujourd'hui partie du barreau de Chicoutimi.

L'hon. M. PUGSLEY: Il faut que ce soit une autre personne, car M. Girard fait actuellement partie du personnel du service du génie civil sous la direction de M. Michaud. Il a déjà travaillé à Chicoutimi avec les employés dirigés par M. Taché.

M. J. D. REID: Il importe que nous sachions la vérité, vu la déclaration de l'honorable député (M. Blondin) qui dit que celui qui a été nommé inspecteur était un étudiant en droit. Si le ministre ne connaît pas les faits avec exactitude, il peut se conformer et nous communiquer plus tard ce qu'il aura appris—disons, à huit heures, à la reprise de la séance.

L'hon. M. PUGSLEY: Non. Il faudra communiquer avec M. Taché, l'ingénieur divisionnaire. J'obtiendrai ce renseignement le plus tôt possible.

Il ne devrait pas être nécessaire de réserver cet article du budget. La somme est faible et nous devrions mettre fin à la discussion.

M. J. D. REID: L'adoption de ce crédit n'a pas d'importance; nous avons un mois ou deux devant nous. Le choix d'un inspecteur incompétent peut expliquer la perte subie. Le ministre actuel ne dirigeait pas le département, cela va sans dire, et il peut éviter la censure. Si nous adoptons le crédit, nous n'obtiendrons jamais les renseignements demandés. Quant à moi, je voudrais qu'on le réservât, afin que nous puissions apprendre si les déclarations faites au comité sont exactes. Naturellement, si le ministre peut établir que cet inspecteur était compétent, le crédit sera voté.

L'hon. M. PUGSLEY: Lorsque j'aurai expliqué l'affaire à l'honorable député (M. J. D. Reid), il se désistera de sa demande, j'en ai la conviction. Le quai, qui, dit-on, a croulé, n'a pas été construit par l'Etat, mais par la compagnie. Depuis, l'Etat l'a rebâti et le quai est parfaitement solide.

M. J. D. REID: Ce n'est pas de cela qu'il s'agit. Nous voulons savoir si la politique ministérielle consiste à nommer des incompétents comme inspecteurs d'entreprises importantes. Le ministre ne doit pas ignorer que ce n'est pas la seule fois qu'on a choisi des inspecteurs qui n'avaient pas les aptitudes nécessaires. Si le ministre avait été ici il y a quelques années et s'il s'était tenu près de moi au coin de cet édifice, en voyant s'écrouler la nouvelle tour de l'édifice de l'ouest, il aurait mieux saisi l'importance de désigner des bons inspecteurs. Je crois savoir que l'inspecteur qui surveillait l'érection de cette tour n'avait jamais vu exécuter de travaux de maçonnerie ou de briquetage. Il en a coûté plusieurs milliers de dollars au pays pour réparer cette erreur.

Nous constations que le Gouvernement nomme des hommes incompétents pour surveiller les travaux de dragage. Il emploie de simples ouvriers qu'il paye $1.50 à $2.50 par jour, et l'entrepreneur a ses coudées franches. Si le Gouvernement a fait subir de grosses pertes au pays afin d'accorder un congé à un étudiant en droit, le comité doit le savoir.

M. AMES: Cette question est un peu plus complexe qu'elle ne le paraît de prime abord et elle l'est assez pour qu'il soit nécessaire de la discuter au moins pendant quelques instants. Voici une entreprise qui présentait beaucoup de difficulté, car le premier quai avait croulé et on jugeait nécessaire d'en enlever les débris et de le rebâtir. Le quai reposait sur un lit d'une nature particulière et, conséquemment, sa construction exigeait l'intervention d'un ingénieur d'une grande habileté. On envoya sur les lieux, pour y passer ses vacances d'été, un jeune homme, un étudiant en droit, qui est le fils du représentant du comté au Parlement, paraît-il. On lui donna $2.50 par jour, pendant son séjour à cet endroit, ainsi que $116 pour sa nourriture et ses frais de déplacement. Il passa de joyeuses vacances dans les environs et revint après avoir vécu tout l'été aux dépens de l'Etat. Il reprit ses leçons de droit et vient d'être reçu au barreau, je crois.

L'hon. M. PUGSLEY: Si les faits sont tels que l'honorable député le prétend, je me procurerai des renseignements à ce sujet, dès que je le pourrai raisonnablement

L'hon. M. FOSTER: Dans l'intervalle, que l'article soit réservé.

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

Reprise de la séance.

DISCUSSION DU BILL RELATIF AU CHEMIN DE FER DE PRINCE-ALBERT A LA BAIE D'HUDSON.

La Chambre se déclare en comité général pour discuter le bill (n° 62), déposé par M. Neely, tendant à constituer en corporation la compagnie du chemin de fer de Prince-Albert à la baie d'Hudson.

M. LENNOX: A la dernière session, le ministère a pris des mesures préliminaires, afin d'établir un chemin de fer jusqu'à la baie d'Hudson, et des arpenteurs ont été envoyés sur les lieux, ce qui a entraîné le pays dans des dépenses considérables. La carte géographique qu'on a étalée au comité des chemins de fer fait voir que cette voie ferrée croise le tracé de la ligne projetée par l'Etat, qui semble se diriger vers Fort-Churchill tandis que l'autre paraît s'acheminer vers Fort-Nelson. On dit que M. Armstrong, ingénieur de l'Etat, a fait rapport qu'on ne pourrait pas avoir un port propice à Fort-Churchill tandis que le port de Fort-Nelson, qui n'était guère avantageux, pourrait être mis dans un état convenable moyennant des dépenses considérables.

Depuis quelques jours, nous avons entendu une foule de discours, sinon d'arguments, concernant l'opportunité de donner pleine latitude aux entreprises de chemin de fer, mais le mûr jugement de plusieurs membres du cabinet, dans les jours passés les a portés à signaler l'inconvénient de la multiplication des voies ferrées au point d'accroître le fardeau qui pèse sur la population. Toute politique sage admet que si l'on construit deux voies ferrées là où le trafic ne peut en alimenter qu'une, c'est le public qui en supportera les frais, en fin de compte. Il peut y avoir du côté de la baie d'Hudson, d'incalculables ressources propres à fournir la construction de chemins de fer, mais l'essai est à peine commencé et, si l'Etat doit construire un chemin de fer jusqu'à la baie d'Hudson, il n'y a pas lieu d'encourager une entreprise rivale.

Nous avons prolongé le Transcontinental jusqu'à Moncton, et les membres du ministère nous ont dit que nous avions été obligés d'en agir ainsi par la stupidité des conservateurs qui avaient établi le parcours actuel de l'Intercolonial. Le ministre des Chemins de fer est maintenant en état d'éviter à l'avenir de semblables errements; il tient la clef de la situation et j'espère qu'il protestera dans cette occasion et s'assurera que les intéressés n'obtiendront pas les pouvoirs qu'ils sollicitent, si le chemin de fer de l'Etat doit en souffrir. Je constate qu'on demande une autre charte de chemin de fer, à part celle-ci. Vu que l'objet du Gouvernement en établissant une ligne est de trouver une route courte pour le transport à Liverpool du grain de l'Ouest, et non d'augmenter le trafic sur son parcours, peu importe que ces voies soient ou ne soient pas parallèles, car dès qu'elles se dirigent vers un port de la baie d'Hudson, elles entrent nécessairement en concurrence. Le ministre n'a pas parlé de cela au comité des chemins de fer.

L'hon. M. GRAHAM : Il est difficile d'y placer un mot.

M. LENNOX: C'est vrai, mais j'espère que le ministre déclarera qu'il y a de nombreuses raisons d'hésiter avant d'autoriser la construction des chemins de fer dans cette contrée. Si le ministre croit que cela n'offre pas d'inconvénients; je ne m'insurgerai pas, mais je'spère que nous n'aurons pas à indemniser les intéressés comme nous avons dû le faire dans le passé.

L'hon. M. GRAHAM: De ce qu'on accorde un grand nombre de chartes relativement à un certain territoire, il ne s'ensuit pas que celui-ci sera sillonné par plusieurs voies ferrées. L'inconvénient au Canada, et j'imagine que notre cas n'est pas exceptionnel, c'est que le nombre des chemins de fer construits est faible lorsqu'on le compare au nombre des chemins de fer dont l'établissement a été autorisé. Quant à la construction de plus d'une voie ferrée dans une région, les commentaires de l'honorable député peuvent être justes parfois; mais, règle générale, ils contredisent l'usage bien établi de susciter de la concurrence. Lorsqu'il y a deux magasins là où un seul pourrait prospérer, les habitants, d'après le raisonnement de mon honorable ami, doivent payer leurs marchandises plus cher parce qu'il faut soutenir les deux. L'honorable député a raison en théorie et il a tort en pratique, car la concurrence les oblige à vendre leurs marchandises meilleur marché afin que l'un, au moins, des deux négociants puisse vivre et, en définitive, la victoire demeure au plus habile.

M. Armstrong est un ingénieur auquel le ministère a confié la tâche d'établir le tracé entre la Mission du Pas et Fort-Churchill et, si mes souvenirs sont fidèles, il n'a pas fait rapport que Fort-Churchill n'offrirait pas un port convenable; mais qu'il a obtenu des renseignements qui le portent à croire que Fort-Nelson en offrirait un meilleur. Les avis sont plus partagés sur ce point que je ne le croyais avant de lire ce rapport. Aujourd'hui encore, j'ai causé avec une personne bien connue au Canada, qui a exploré cette partie du pays, il y a quelques années, pour le compte du gouvernement qui était alors au pouvoir dans l'Ontario, et cette personne est convaincue que le port de Fort-Nelson est le meilleur des deux.

M. LENNOX: Elle est d'accord avec M. Armstrong.

L'hon. M. GRAHAM: Oui, mais il faut dire, pour être juste, que M. Armstrong déclare que son opinion ne repose que sur les renseignements qu'il a obtenus. Je puis dire sincèrement que je me propose de faire faire par M. Armstrong l'inspection de la route conduisant à Nelson et de celle qui mène à Churchill, afin que nous ayons des renseignements provenant d'études topographiques, et que j'ai inscrit une somme dans le budget pour faire face à cette dépense. Je crois qu'il serait sage d'accepter ses conclusions, même si elles ne reposent que sur des ouï-dire. La route que suivront ces voies ferrées n'est pas celle que l'Etat à choisie pour son chemin de fer. Celui-ci partira du Pas et se rendra à Churchill ou à Nelson, selon le cas. S'il aboutit à Churchill, la distance parcourue sera de 497 milles. La présente ligne partira des environs de Prince-Albert, se dirigera vers le sud, jusqu'à un point situé à l'est de notre chemin de fer, et, ensuite, vers Churchill.

Je me demande s'il serait sage d'empêcher l'octroi de ces chartes, car je doute beaucoup qu'il se construise un grand nombre de chemins de fer jusqu'à la baie d'Hudson. A mon avis, le public se réjouira et je serai content s'il s'en construit un bientôt. Mais je ne suis pas prêt à dire que nous ne devrions pas accorder une charte ou deux autorisant l'établissement d'une ligne qui partirait de Prince-Albert et suivrait la direction que j'ai indiquée, même si nous construisons jusqu'à la baie d'Hudson un chemin de fer qui nous appartiendra.

Je puis apprendre au comité qu'on a fait de vives instances auprès du ministère pour l'engager à prendre Prince-Albert comme point de départ; des délégués se sont rendus auprès du ministre des Chemins de fer, et ont appuyé ce projet. J'ai fait observer qu'il y avait déjà une charte autorisant la construction d'une voie ferrée partant de Prince-Albert; que les études du tracé avaient eu lieu ou qu'elles auraient lieu, et que notre intention était de relier, par le plus court chemin, les chemins de fer existants à la baie d'Hudson. La situation est si différente dans diverses parties du territoire qu'il est impossible d'appliquer une règle inflexible aux chartes de chemins de fer. Dans certaines circonstances, il est sage d'accorder autant de chartes qu'on en demande, afin qu'un chemin de fer soit construit car il y aurait lieu de craindre qu'on en refuserait une à ceux qui seraient le plus en état de mener cette entreprise à bonne fin. Dans d'autres circonstances, ce serait folie d'accorder de nouvelles chartes, car elles pourraient nuire à une entreprise sérieuse qu'on serait à la veille de mettre en train. Il nous faut tenir compte des avantages qu'offrent les différents projets. Quant à moi, je ne vois pas d'inconvénient à autoriser la construction d'une douzaine

de voies ferrées qui aboutiraient à la baie d'Hudson.

Il est vrai que, s'il y a deux épiceries aux coins opposés d'une rue, la concurrence peut faire baisser le prix des denrées, mais ce n'est pas le résultat auquel tend notre commission des chemins de fer. Nous l'avons créée à grands frais, et les dépenses augmenteront probablement avec les années, et l'intention qui a présidé à son établissement, c'était de lui faire ajuster les tarifs des chemins de fer de manière à permettre à ceux-ci de retirer un revenu raisonnable de leurs mises de fonds, de leurs frais d'opérations, et le reste et, subbordonnément à cette condition, de les faire abaisser autant que possible. Ainsi, le raisonnement du ministre à cet égard ne s'applique pas au présent cas. C'est le contraire qui arrivera si la commission des chemins de fer accomplit son devoir, comme je l'espère. S'il se construit deux voies ferrées là où le trafic ne peut en alimenter qu'une la commission, ayant à réglementer les tarifs, devra établir des prix assez élevés pour que ces chemins de fer puissent solder leurs frais d'exploitation et retirer un revenu raisonnable de leur mise de fonds. Si un chemin de fer peut suffire aux besoins actuels de cette contrée et si le Gouvernement, comme je l'imagine, doit en construire un tandis qu'il y en aura un autre tendant au même but, même s'il n'est pas rigoureusement parallèle, les bénéfices des deux voies ferrées en seront diminués et chacun devra exiger plus qu'elle ne demanderait autrement.

Le ministre a dit qu'on a prié le Gouvernement de choisir Prince-Albert comme point de départ de son chemin de fer. C'est une excellente réfutation de l'argument que nous avons souvent entendu invoquer au comité des chemins de fer et, parfois, dans cette enceinte, à savoir que nous n'entravons la liberté de personne en accordant ue charte de chemin de fer. Le ministre déclare qu'il a décidé que le Gouvernement ne prendrait pas cet endroit comme point de départ de sa voie ferrée, parce qu'il avait déjà accordé une charte autorisant la construction d'un chemin de fer partant de Prince-Albert.

L'hon. M. GRAHAM: Ce n'est pas précisément ce que j'ai dit. J'ai affirmé qu'il y avait une charte concernant un chemin de fer ayant Prince-Albert comme tête de ligne, et que l'intention du ministère était de relier, par le plus court chemin, les voies ferrée existantes à la baie d'Hudson.

M. LENNOX: J'ai compris que cette raison avait du poids aux yeux du ministre, comme elle en aurait aux yeux de tout ministre intelligent, car il ne voudrait pas établir un chemin de fer là où il serait déjà question d'en construire un autre. Ainsi que le ministre le laisse entendre, lors-

qu'un chemin de fer doit répondre aux besoins actuels, nous n'agirions pas au mieux des intérêts du public ni avec sagesse, si nous accordions cette charte tandis que nous nous proposons de construire nous-mêmes un chemin de fer.

M. T. CHISHOLM: Je tiens à la main une lettre d'une personne qui s'appelle M. Green. Elle est datée de Fort-Churchill et je l'ai reçue aujourd'hui. Mon correspondant donne sur cette affaire des renseignements qu'il n'y a pas d'inconvénient à communiquer à la Chambre. Il a passé tout l'été là-bas. Je l'ai rencontré à Prince-Albert avant son départ et il m'a dit qu'il m'écrirait lorsqu'il serait rendu à Fort-Churchill.

Je ferai observer à la députation qu'à plusieurs égards Prince-Albert est pour la baie d'Hudson ce que Winnipeg est pour Fort-William. Un jour, la population a cru qu'un seul chemin de fer suffirait entre Winnipeg et Fort-William, mais il y en aura bientôt trois dont l'un à voie double.

Nous n'avons pas lieu de craindre d'accorder des chartes autorisant la construction de chemins de fer jusqu'à la baie d'Hudson. Celle-ci finira pour servir de débouché aux régions septentrionales de la Saskatchewan et de l'Alberta, et avant plusieurs années, un chemin de fer reliera sans doute Edmonton au lac Athabaska pour se diriger de là vers Depot-Harbour, dans le détroit de Chesterfield. Un autre se rendra de Prince-Albert à Fort-Churchill et un troisième passera probablement à l'est du lac Winnipeg pour aboutir à York-Factory. York-Factory est probablement le meilleur port, mais, d'après ce que j'ai entendu dire, on peut rendre excellent le port de Fort-Churchill qui est beaucoup plus rapproché de l'Europe. Nous aurons besoin de tous ces ports. Naturellement, les marchandises devront passer par le détroit d'Hudson, après avoir quitté Fort-Churchill, et Fort-Churchill est beaucoup plus près de l'Europe que Fort-Nelson.

Ce n'est pas rendre justice à la population de la partie septentrionale de la Saskatchewan et de l'Alberta que de lui demander de faire passer ses marchandises par Nelson, qui est à près de 150 milles de distance du chemin qui conduit à Prince-Albert. Il y a des colons à 75 milles au nord de Prince-Albert, et vous leur demandez d'expédier leurs produits à ce dernier endroit, puis de leur faire traverser la Saskatchewan-du-Nord, et ensuite, la Saskatchewan du Sud, et de là, de leur faire faire un détour pour les ramener au Pas où l'on traverse ces rivières. D'après tout ce que j'entends dire, il n'y a pas de grands obstacles à surmonter entre la région située au nord de Prince-Albert et Fort-Churchill.

Un correspondant m'écrit qu'on commet de grandes bévues en fixant le tracé des voies ferrées dans ce territoire. A certains endroits entre le lac Fendu et Port-Nelson, la mousse est tellement épaisse qu'elle conserve la gelée, comme la paille dans une glacière, et empêche le sol de se dégeler pendant l'été. Mais, advenant la construction d'un chemin de fer, le déplacement de cette mousse permettrait aux rayons du soleil de pénétrer jusqu'au sol et, fort souvent, le lit du chemin de fer s'affaisserait. Bien plus, un correspondant m'apprend qu'entre le lac Fendu et Fort-Nelson, une grande partie du terrain n'est qu'un marécage. Par conséqeunt, il paraît presque impossible de s'en tenir au chemin dont le Gouvernement a fait faire le tracé depuis le Pas, et qui passe par le lac Fendu pour aboutir à Fort-Churchill; et il sera nécessaire d'atteindre Fort-Nelson par une autre route.

Je me demande pourquoi nous n'aurions pas trois ou quatre voies ferrées et, malgré mon âge avancé, j'espère vivre encore assez longtemps pour voir luire le jour où un chemin de fer à voie double reliera Prince-Albert à Fort-Churchill. Le Gouvernement ne doit pas craindre d'accorder une charte. S'il y en en abondance, quelques-unes des compagnies autorisées entreprendront sans doute de construire un chemin de fer.

Il y a autre chose. Ces jours derniers, répondant à une question que je lui avais posée, le ministre des Chemins de fer nous a dit que la rivière Nelson pourrait un jour devenir navigable. S'il en est ainsi, pourquoi les deux Saskatchewan ne le deviendraient-elles pas? Nous savons tous que l'inconvénient que présentent ces rivières, c'est le sable mouvant qui les encombre. Les bancs de sable s'y forment si rapidement qu'il est difficile d'y entretenir la navigation. Cette année, on demande un crédit de $21,000 pour l'enlèvement des galets dant la Saskatchewan du Nord, ce qui signifie qu'on espère la rendre navigable. A n'en pas douter, si ces rivières ne sont pas rendues navigables, nous avons deux canaux—l'un d'Edmonton à Prince-Albert et l'autre le long de la Saskatchewan du Sud —et Prince-Albert, alors nous pourrons l'espérer, deviendra un centre plus important que Winnipeg. Le grain passera des canaux dans les wagons du chemin de fer de Prince-Albert à Fort-Churchill.

Je désire faire observer également qu'il est incontestable que la baie d'Hudson est libre pendant une aussi grande partie de l'année que le lac Supérieur, ou peu s'en faut. Nous ne devons pas oublier que le lac Supérieur est gelé une grande partie de l'année. D'après ce que j'ai lu dans l'histoire et ce que je connais de la baie d'Hudson, je suis porté à croire que la saison de la navigation y est aussi longue que dans le lac Supérieur.

J'ai déjà dit que Winnipeg est pour le lac Supérieur ce que Prince-Albert est à l'égard de la baie d'Hudson. En 1811, lord Selkirk entre dans la baie d'Hudson à bord

du "Edward and Ann", un vieux bâtiment délabré, suivi d'un autre qui ne valait pas mieux, et il y a même des colons qu'il fait débarquer à York-Factory. A cette époque-là, il n'y avait ni phares, ni télégraphes sans fil—aucun des avantages et des auxiliaires de la navigation qu'on peut se procurer si aisément de nos jours. Si nous avions des phares, des postes de signaux et des télégraphes sans fil, il serait possible, je n'en doute pas, de naviguer dans les eaux de la baie d'Hudson pendant plusieurs mois de plus que maintenant. Nous savons que la glace dérive vers le sud depuis les détroits de Ferry et d'Hécla et le canal de Tox et, puisqu'elle vient de cette direction, elle doit être entraînée au sud du détroit d'Hudson. Puisqu'il en est ainsi, le détroit doit être libre, sur la rive nord. même lorsqu'il est censé être bloqué par la glace. Grâce aux ressources modernes, il ne saurait y avoir de doute que la baie d'Hudson sera navigable pendant autant de jours que le lac Supérieur l'est actuellement.

Je crois que nous ne devrions pas hésiter à accorder toutes les chartes nécessaires.

M. W. H. SHARPE: Avant l'adoption de cet article du budget, j'aimerais que le ministre se prononcât sur un sujet très important. Le ministère déclare que la question de venir en aide à l'établissement de chemins de fer se rendant à la baie d'Hudson est à l'étude et qu'un crédit sera ouvert afin de subventionner ou de construire une voie ferrée. Je voudrais obtenir du ministre des Chemins de fer une déclaration à ce sujet.

Si ces chartes sont accordées et si le ministre entreprend de construire lui-même un chemin de fer ou d'en subventionner un, par exemple, le Grand-Tronc-Pacifique, s'engagera-t-il à indemniser les détenteurs de ces chartes des dépenses qu'ils auront faites ou qu'ils prétendront avoir faites? Dès qu'il se proposera de subventionner l'une des compagnies ayant une charte, les autres exigeront une indemnité. Le ministre ferait bien de déclarer qu'il n'accordera aucune indemnité dans un pareil cas. Il doit se rappeler qu'en plusieurs circonstances semblables, des détenteurs de chartes qui n'en avaient tiré aucun parti ont exigé une compensation. Si nous entendons laissé le champ libre, ce qui semble être la politique du comité des chemins de fer, le ministère devrait déclarer qu'il ne tiendra pas compte, dans la détermination des indemnités à accorder lorsqu'il s'agira de subventionner ou de construire une voie ferrée, des dépenses faites par les propriétaires de ces chartes, à moins qu'ils ne commencent la construction du chemin de fer.

L'hon. M. GRAHAM: Nous sommes bien aises de conférer un privilège à ces compagnies, sans prendre d'engagement envers elles. Je comprends qu'il pourrait y avoir lieu d'accorder une indemnité à une compagnie ayant une charte, s'il en était autrement. Supposons qu'une compagnie ait fait les études du tracé d'une ligne de chemin de fer et que l'Etat intervienne et manifeste l'intention d'adopter ce traité, ce ne serait que justice d'indemniser la compagnie de ses dépenses. Mais, sauf un pareil cas, le ministère n'a aucunement l'intention d'accorder une indemnité.

M. BLAIN: Je crois que le ministère et le Parlement devront être plus prudents à l'avenir avant d'autoriser l'établissement de chemins de fer.

Il est simplement juste que les grandes corporations qui sont intéressées dans la construction de ces chemins de fer, soient traitées généreusement par l'Etat, et si ceux qui organisent ces entreprises obtiennent des chartes pour d'autres fins que celles de la construction des voies indiquées, le Gouvernement devrait agir avec beaucoup plus de prudence. Il devrait nous dire si quelques-uns de ceux qui composent provisoirement le bureau de direction et qui ne sont pas bien connus au Canada en qualité d'entrepreneur de chemin de fer, sont réellement des gens qui s'occupent de ces ouvrages. Le ministre ou l'auteur de ce bill devrait être en posture de nous renseigner sur ce point. L'un ou l'autre devrait nous dire si l'on peut espérer que ce chemin de fer sera construit par les directeurs actuels, ou si l'on veut obtenir cette charte dans le but de la céder ensuite à une autre compagnie.

M. NEELY: Je n'ai absolument aucun intérêt particulier dans ce bill. Je m'en suis chargé parce que je crois que la Chambre devrait accorder la charte demandée vu la nature de cette dernière. Mon honorable ami de Peel (M. Blain) veut savoir si ceux dont les noms apparaissent comme directeurs provisoires demandent de bonne foi qu'on leur accorde cette charte dans le but de construire cette voie ferrée, ou s'ils ne cherchent simplement qu'à obtenir ces privilèges pour des fins de spéculation. Autant que je sache, leur intention est de construire ce chemin non pas en entier immédiatement, mais en partie. On a absolument besoin aujourd'hui d'une partie de cette voie ferrée. A partir de Prince-Albert vers le nord, vers l'est et vers l'ouest, soit sur une distance d'environ soixante ou soixante-dix milles, il existe une région composée en grande partie de terres arables de bonne qualité; on y trouve aussi des essences forestières d'une grande valeur.

Les colons hésitent à se rendre dans ce district, parce qu'il n'y a pas de communications par chemins de fer. D'où suit que les premiers soixante ou soixante-dix milles de cette voie ferrée pourraient être considérés en quelque sorte comme formant un chemin de colonisation. Le comité le sait, le gouvernement provincial de la Saskatchewan subventionne des embranchements

et des chemins de colonisation dans une très large mesure, et les promoteurs de cette entreprise ont toute raison de croire que du moment qu'il leur sera permis de commencer les travaux, ils pourront compter sur l'aide du gouvernement provincial. Je crois donc pouvoir affirmer à mon honorable ami qu'on demande cette charte en toute bonne foi dans l'intention bien arrêtée de construire cette voie ferrée. Je profiterai de l'occasion qui m'est offerte pour dire que j'ai plutôt été surpris d'entendre les observations de l'honorable député de Simcoe-sud (M. Lennox). Evidemment il ne connaît pas l'état de choses qui se développe dans l'Ouest, car il ne dirait pas qu'un seul chemin de fer jusqu'à la baie d'Hudson suffira aux besoins de cette partie du pays.

M. LENNOX: Le ministre a dit qu'un chemin de fer suffirait pour le présent.

M. NEELY: Oui, comme expérience, car nous savons tous que la valeur d'une voie ferrée qui se prolongerait jusqu'à la baie d'Hudson est encore hypothétique, en quelque sorte. Mais la population de l'Ouest considère qu'on peut construire cette ligne et qu'avant longtemps une partie considérable des produits des cultivateurs de cette region sera expédiée par la voie de la baie d'Hudson. Si tel était le cas, l'honorable député, cela va sans dire, ne vous demanderait pas de croire qu'un seul chemin de fer suffira alors au transport des produits de l'Ouest au marché de l'univers. Quant au tracé de la ligne dont il s'agit maintenant, il ne peut nuire, si je comprends bien la question, à celui du chemin de fer que le gouvernement à l'intention de construire. Il m'a fait plaisir d'entendre les observations de l'honorable député d'Huron-est (M. Chisholm) sur l'opportunité d'accorder cette charte et d'autres semblables à tout chemin de fer se dirigeant vers la baie d'Hudson. J'espère que dans l'intérêt des gens qui veulent coloniser la contrée qui s'étend au nord de Prince-Albert, dans l'intérêt de tout l'Ouest, le Parlement accordera cette charte.

M. GEORGE GORDON: J'ai le regret de ne pas partager l'opinion de mon honorable ami de Simcoe-sud, car je ne crois pas que la population du Canada s'occupe beaucoup du nombre des chemins de fer dont les lignes seront parallèles, du moment que ces dernières sont construites aux dépens des compagnie qui reçoivent ces chartes. Je ne puis voir quel danger peut présenter le cas actuel. Si ce chemin doit être construit directement, ceux qui sont à la tête de cette entreprise n'obtiendraient certainement pas de subventions du Gouvernement. Exception est faite pour les lignes qui, pour atteindre un certain point, doivent passer dans des endroits étroits où l'on ne pourrait construire deux voies ferrées. Je ne vois pas pourquoi le Gouvernement devrait montrer toute cette minutie que réclame mon honorable ami quand il s'agit d'accorder ces chartes. Mais quand il y a place pour plusieurs chemins de fer, le Parlement peut constituer civilement des compagnies qui se trouvent intéressées du moment quelles s''engagent à construire ces lignes-là. Si j'en juge d'après la façon dont le Gouvernement a traité la province d'Ontario en n'accordant pas de subventions au chemin de fer Témiscaming et Ontario-nord, je dis que nous pouvons croire qu'il laissera ces autres compagnies construire leur ligne à leurs propres frais.

M. LENNOX: Je veux qu'il soit parfaitement compris que je ne m'oppose pas aux chemins de fer, mais je veux que notre population les obtienne à des conditions raisonnables, autrement dit, je demande au Gouvernement d'accomplir ce qui est juste. Il doit retenir ce champ d'opération sous sa haute-main, ou bien permettre à d'autres de tenter ces entreprises.

Dans le premier cas il devrait voir à ce que le public reçoive le service voulu. Il ne faut pas voir se répéter ce qui s'est passé à propos de l'Intercolonial; après la construction de ces voies ferrées, on nous demandera de les acquérir. Ne vaudrait-il pas mieux pour le Gouvernement d'adopter dès maintenant une politique définie et dire: Je vais retenir ce territoire que je desservirai grâce à un chemin de fer, que de laisser le champ libre à une compagnie ordinaire?

L'hon. M. GRAHAM : Quelle politique mon honorable ami adopterait-il? Le Gouvernement devrait-il conserver ce privilège, ou bien vaudrait-il mieux pour lui l'abandonner à une compagnie ?

M. LENNOX: Si je remplissais la fonction de ministre des Chemins de fer, j'aurais une politique toute tracée, et à l'heure voulue je ne craindrais pas de l'énoncer. Si j'étais ministre des Chemins de fer, je dirais : Nous allons pénétrer dans ce territoire que nous allons occuper en quelque sorte, mais ceci à des conditions avantageuses pour la population que nous représentons comme gouvernement, avantageuses également aux habitants de cette région que nous allons desservir grâce à ce chemin de fer. Nous aurons des embranchements qui serviraient à alimenter notre ligne principale; ce sera une entreprise qui rapporterait des bénéfices.

Mais, d'un autre côté, que fait le Gouvernement dans cette circonstance-ci? Il se propose de construire son chemin de fer, il va laisser à d'autres le soin de construire des embranchements qui alimenteront ce dernier et qui partiront de Prince-Albert et de Fort-Nelson; nous n'aurons que la plus faible part des produits de cette entreprise, alors que d'autres compagnies réaliseront un montant de recettes bien plus élevé;

mais le pays acquittera le coût de ces travaux.

(Le comité fait rapport de ses délibérations.)

3e LECTURE

De divers projets de loi :

Le 1er (n° 49), déposé par M. Devlin, concernant l'Ottawa, Northern and Western Railway Company;

Le 2e (n° 57), déposé par M. J. D. Taylor, concernant la Vancouver, Fraser Valley and Southern Railway Company;

Le 3e (n° 50), déposé par M. Ross, constituant en corporation la compagnie du chemin de fer international de Rimouski;

Le 4e (n° 59), déposé par M. Ralph Smith, constitutant en corporation la Victoria and Barkley Sound Railway Company;

Le 5e (n° 61), déposé par M. Ralph Smith, concernant la Burrard, Westminster Boundary and Navigation Company.

REPRISE DE LA DISCUSSION DES SUBSIDES.

La Chambre reprend la discussion des subsides.

L'hon. M. PUGSLEY: Avant de reprendre l'étude de l'item 143, je voudrais mentionner un fait pour renseigner mon honorable ami de Frontenac (M. Edwards). Je suis porté à croire que tous deux, lui et moi, quand nous avons parlé cet après-midi, étions sous une fausse impression, causée par la réponse que j'avais donnée à la Chambre; j'ai été trompé, et je crois que c'est son cas, par le montant qui se trouvait dans le budget, quand nous avons étudié ce crédit il y a quelques jours. Le montant tel qu'imprimé était de $57,000; celui demandé par l'architecte en chef s'élevait à $37,000. Mon honorable ami n'ignore pas que les chiffres 5 et 3 se ressemblent très souvent sur une feuille prise au carbure quand on se sert du dactylographe. Le montant devrait être $37,000 et non pas $57,000. Dans la réponse que j'ai faite le 10 courant et qui se trouve rapportée à la page 2391 du hansard, j'ai dit que le coût estimatif de $96,000 couvrait celui de la construction et de l'installation des appareils à chauffage, de tout l'ameublement, ainsi que toutes les autres dépenses mentionnées à la même page. En réalité, d'après l'architecte en chef, le coût total n'atteindra pas cette somme et ne dépassera peut-être pas $94,000. Il me fait plaisir de pouvoir fournir ce renseignement au comité. Mon honorable ami peut s'en référer aux chiffres, et s'il prend l'état que j'ai fourni et s'il remplace $57,000 par $37,000, il verra comment cette erreur s'est produite. Je suis certain que ces chiffres l'ont trompé, comme ils m'ont trompé moi-même. Quand ce crédit sera adopté définitivement, je ferai corriger cette erreur que je regrette, parce qu'elle a créé un malentendu entre mon honorable ami et moi.

M. BARKER: Quel était le numéro de cet item?

L'hon. M. PUGSLEY: C'est l'item 132 des crédits relatifs aux édifices publics d'Ontario; il se rapporte aux nouvelles constructions ajoutées au Collège militaire royal pour lesquelles on a voté $55,000 l'an dernier. Un crédit de $37,000 nous permettra de terminer complètement ce bâtiment, d'y installer des appareils de chauffage, de lumière électrique et un ameublement complet.

M. EDWARDS: Il me fait plaisir d'entendre les explications fournies par l'honorable ministre. Je voulais m'assurer de la façon dont on avait dépensé ce crédit. Il me semble que je n'avais pas tort après tout en m'enquérant de ces détails après les renseignements que le ministre vient de nous fournir. Nous avons discuté cet item en prenant pour base $57,000 et si l'on divise le total de $112,000 pour 16, nombre des cottages dont il est question, nous trouvons que chacun de ces derniers a coûté en tout $7,000. Il va sans dire que si ce crédit s'était élevé à $37,000, il ne m'aurait pas été nécessaire de poser autant de questions.

L'hon. M. PUGSLEY: Ce qui m'a induit en erreur, a été de voir que ce crédit s'élevait à $57,000, alors que j'avais une note de l'architecte en chef indiquant que le coûte total était de $96,000. Je suis heureux d'avoir pu réparer cette erreur.

M. EDWARDS: Je suppose qu'on diminuera ce crédit ainsi que celui de $15,000 destiné à l'hôpital pour les chevaux.

Clarke-City, Sept-Iles, $4,000.

L'hon. M. PUGSLEY: J'ai expédié une dépêche à M. Taché, l'ingénieur divisionnaire, lui demandant des renseignements quant à ce jeune Girard dont il a été question. J'aurai peut-être reçu une réponse ce soir. Je constate que M. Lamoureux était l'ingénieur chargé des travaux; il serait de son devoir d'être constamment sur les lieux. Depuis plusieurs années, les ingénieurs divisionnaires ont pris pour habitude de retenir les services de jeunes gens, la plupart des étudiants qui fréquentent les collèges et qui désirent gagner durant l'été en remplissant l'emploi de chaîneurs. Il me ferait plaisir de faire adopter ce crédit, et je fournirai tous les renseignements voulus dès que je les aurai reçus.

M. AMES: On croirait difficilement que ce jeune homme fît partie de cette classe,

vu qu'il a reçu l'équivalent de $4 par jour, soit $2.50 d'appointements par jour, plus sa pension et ses frais de déplacement.

L'hon. M. PUGSLEY: Il n'est pas juste de calculer ensemble ses dépenses et ses appointements.

M. BLAIN: Quel montant a-t-on dépensé à cet endroit?

L'hon. M. PUGSLEY: $102,000 et plus.

M. BLAIN: Et quelle est la population de cette localité?

L'hon. M. PUGSLEY: Je ne connais pas le chiffre de la population, mais il existe à cet endroit une industrie bien considérable, en vérité, l'une des plus importantes du Canada. La compagnie désignée sous le nom de North Shore Power Railway and Navigation Company a dépensé plus de $2,000,000; elle expédie tous les jours 1,000 tonnes de pulpe. La Quebec Steam Whaling Company y a son centre d'affaires; elle a risqué $200,000 dans son entreprise; il y a de plus d'autres industries, de telle sorte que le capital risqué dans les entreprises à Clarke-City s'élèverait à environ $3,000,000. Plusieurs centaines d'ouvriers trouvent de l'emploi dans ces diverses industries.

M. BARKER: Je ferais observer à l'honorable ministre que ce n'est pas agir avec justice à l'endroit des membres de la gauche qui veulent les discuter d'une façon intelligente que de demander l'adoption de ces crédits sous la promesse qu'il fournira les renseignements demandés et qui se rapportent à ces item. Il nous est impossible d'accepter ainsi ces promesses, parce que nous ne savons pas jusqu'à quel point le ministre va les remplir.

L'hon. M. PUGSLEY: Je suis certain que l'honorable député ne soulèverait pas d'objection s'il comprenait que les renseignements demandés dans ce cas-ci se rapportent à un chaîneur qu'on a employé il y a deux ans. L'ingénieur a certifié que le travail avait été parfaitement exécuté. Il ne servirait à rien de retarder l'adoption de ce crédit, vu que nous aurons ample occasion une autre fois de blâmer ceux qui ont retenu les services de ce jeune homme.

M. BARKER: Il arrive fréquemment ici qu'un ministre demande à la Chambre d'adopter un crédit, en promettant de fournir plus tard les renseignements qu'il devrait avoir en sa possession. Ce n'est pas ainsi que procèdent les gens qui s'occupent d'affaires, cela ne doit pas être toléré. Le ministre peut bien dire que cette question ne se rapporte en rien à ce crédit, mais si elle a trait à cet item, reservons ce dernier jusqu'à ce qu'on nous ait fournis les renseignements voulus.

L'hon. M. PUGSLEY: Evidemment, on ne peut s'attendre que j'aie présent à la mémoire les noms de tous les jeunes gens qu'on a employés à ce travail il y a déjà quelques années.

M. J. D. REID: Il n'est pas difficile de trouver le nom de ce jeune homme, parce qu'il apparaît, L. P. Girard, au rapport de l'auditeur général; il a reçu $2.50 par jour pour quatre-vingt-douze jours de travail. Les seuls autres item qu'on trouve dans ce rapport et qui ont trait à cette question, indiquent les paiements faits à Joseph Lamoureux, sous-ingénieur, et une somme payée à la North Shore Power Company pour 500 pieds de fil de cuivre plus 21 anneaux pour attacher des billes de pin.

Ce jeune homme doit avoir fait l'inspection de ce fil de cuivre.

L'hon. M. PUGSLEY: Il s'agissait de levés.

M. J. D. REID: Vous payez ce jeune Girard pour travail exécuté tous les jours de la semaine, y compris le dimanche. Faisait-il l'inspection de quelque chose le dimanche? Le simple fait que cet item apparaît sous cette forme dans le rapport de l'auditeur général me convainc qu'il y a quelque chose de louche là-dessous. Il semblerait qu'on ait envoyé ce jeune homme-là à cet endroit pour y passer ses vacances d'été, pour ne faire rien, sauf toucher son salaire. Il serait, dit-on, le fils d'un des membres de cette Chambre, et le ministre peut très facilement se procurer le renseignement demandé.

L'hon. M. PUGSLEY: Pour obtenir ce renseignement il faut s'adresser à Chicoutimi.

M. J. D. REID: Alors, que ce crédit ne soit pas adopté aujourd'hui. Jamais ce renseignement ne sera fourni à la Chambre, à moins qu'on ne le demande de nouveau.

L'hon. M. PUGSLEY: Il est si important que vous n'oublierez pas de le demander.

M. J. D. REID: Vous payez ce jeune homme pour son travail et le dimanche et les jours de semaine?

L'hon. M. PUGSLEY: Il n'est pas payé à même ce crédit, mais à même le crédit général compris sous la rubrique: " Ports, rivières et ponts," de sorte qu'il est fort possible qu'on ait retenu ses services pour les levés du port de Clarke-City. Dans le passé on payait leurs dimanches aux inspecteurs. A la dernière session j'ai dit que je donnerais des instructions pour qu'on ne leur tînt pas compte des dimanches; c'est ce que j'ai fait, et cette réforme est maintenant accomplie.

M. AMES: M. Lamoureux était le sous-ingénieur pour ce quai et son nom apparaît dans le même crédit.

L'hon. M. PUGSLEY: Il devait s'occuper des levés aussi.

M. J. D. REID: N'est-il pas de coutume au département des Travaux publics que l'inspecteur prépare les listes de paie et les envoie au ministère? C'est le système suivi par le département des Chemins de fer et des Canaux; dans ce cas-là, M. Lamoureux a-t-il inscrit le nom de M. Girard dans la liste en question?

M. BARKER : Le ministre dit qu'il a télégraphié pour demander des renseignements et qu'il les aura en sa possession dans le courant de la soirée; nous pourrons alors discuter ce crédit.

L'hon. M. PUGSLEY: Supposons que je ne reçoive pas de réponse ce soir, ce crédit ne serait-il pas voté?

M. BARKER: Nous discuterons cela en temps voulu.

L'hon. M. PUGSLEY: Remettons l'examen de ce crédit.

Doucet's-Landing.—Quai sur pilotis, $1,000.

M. BOYCE: J'aimerais savoir quelle est la nécessité de cet ouvrage. Il appert qu'on a déjà voté en 1906-1907, $5,000 pour ces travaux, crédit qu'on a renouvelé en 1907-1908. La nécessité principale de ce crédit semble avoir été le résultat des exigences d'une élection partielle, et le paiement des dépenses subséquentes pour un quai dont la population du comté de Nicolet ne retire absolument aucun avantage.

Si je ne me trompe, on trouve déjà à cet endroit un quai possédé par le Grand-Tronc, lequel, ainsi que le ministre doit le savoir, ne sert qu'à un petit traversier, et c'est tout; cependant, quand arrive une élection partielle et qu'il est nécessaire pour remporter la victoire d'acheter, en vérité, les suffrages des électeurs, le ministre des Travaux publics n'hésite pas à consacrer une autre somme pour faire exécuter un ouvrage qui semble absolument inutile. Que le ministre me permette de lui rappeler le débat qui s'est engagé ici, il y a à peine quelques jours, ainsi que l'opinion formelle et vigoureuse dans ses termes qu'il a exprimée sur la nécessité de diminuer les dépenses.

Qu'on me permette d'insister à nouveau sur ce que j'ai dit alors, lorsque j'affirmais que l'heure avait sonné pour lui, s'il désirait se montrer à la population du Canada ministre honnête, de retrancher les dépenpartout où ces économies étaient le plus à désirer, et de ne pas profiter de cela pour gaspiller sottement et inutilement les deniers publics, quand l'intérêt général ne réclame pas certaines dépenses. On comprend difficilement comment le ministre peut insister sur l'adoption de crédits semblables dont la nécessité n'est aucunement démontrée, sauf si l'on se place au point de vue des exigences du parti auquel il appartient; pendant ce temps il prive le service civil des édifices qui lui sont absolument nécessaires.

Je vois dans le rapport de l'auditeur général pour 1908, à la page V-206, qu'on a payé $400 pour un droit de passage, c'est-à-dire pour le droit d'accès à ce quai. Le ministre trouvera dans son département certaine correspondance que j'ai entretenue avec lui au cours des deux ou trois dernières années, relativement au paiement d'un droit de passage pour un quai qu'il a construit à la baie Echo, dans le district d'Algoma-ouest ; dans sa réponse le ministre me disait que jamais le Gouvernement ne payait un sou pour un droit d'accès à un quai.

L'hon. M. PUGSLEY : L'honorable député a-t-il cette lettre dont il parle?

M. BOYCE : Je ne l'ai pas sur moi.

L'honorable M. PUGSLEY : L'honorable député me surprendrait grandement s'il pouvait montrer une lettre dans ce sens-là.

M. BOYCE : Cela ne doit pas surprendre l'honorable ministre. Il est des choses bien plus étonnantes que celle-ci sur lesquelles on a appelé et sur lesquelles on appellera son attention.

Je veux insister surtout sur ce point-ci: à mon avis et d'après les renseignements que je possède, ce quai n'est pas nécessaire; l'intérêt public n'en demande pas la construction; il n'y a pas de commerce d'expédition à cet endroit-là; le quai qui existe aujourd'hui ne sert qu'à un petit traversier et suffit à tous les besoins de la population; cette dépense n'est encourue probablement qu'à seule fin d'aider le candidat du Gouvernement dans une élection partielle.

L'hon. M. LEMIEUX: Il m'arrive de connaître ce qui se rapporte à ce quai, parce que durant quelques mois j'ai représenté le comté de Nicolet, et que c'est alors que le projet de cet ouvrage fut conçu. Mon honorable ami est sous une fausse impression quant à la nécessité de ce quai pour le commerce du comté de Nicolet, pour le transport des touristes et pour celui du bois. Il est parfaitement vrai qu'il y a déjà un quai à Doucet's-Landing, ou Sainte-Angèle, dans le comté de Nicolet; mais cet ouvrage est la propriété du Grand-Tronc qui possède la voie qui s'étend d'Athabaska jusqu'à Doucet's-Landing où se trouve son terminus. La difficulté c'est que ce quai est en très mauvais état et ne convient pas au service des bateaux traversiers entre Trois-Rivières et la rive-sud.

Il y a environ quatre ans, la compagnie Delaware et Hudson acquit la ligne du chemin de fer de Québec et de la rive-sud. Le terminus de cette voie ferrée, à cette époque, se trouvait à Pierreville, comté d'Yamaska; lorsque la compagnie Delaware et Hudson acheta ce chemin, elle prolongea

ce dernier, et à l'heure qu'il est, cette voie ferrée atteint Sainte-Philomène, dans le comté de Lotbinière. Je pourrais dire qu'il s'agit d'un des districts les plus intéressants de la province le Québec; il est très riche, et il s'y développe un commerce considérable grâce à la construction de ce nouveau chemin de fer.

Le bateau passeur entre Trois-Rivières et le quai de Doucet pourrait difficilement se servir du quai du Grand-Tronc, qui est en très mauvais état, et où tous les ans le département est obligé de faire faire du dragage, sans que le Grand-Tronc contribue un sou aux frais des réparations ou du dragage. Le Gouvernement ne forcera pas la compagnie à faire les réparations voulues, mais depuis que la compagnie du Deleware et Hudson a acquis le chemin de fer de Québec et de la rive-sud, elle a inauguré un fort mouvement d'affaires dans les régions forestières du Saint-Maurice. Le quai de Doucet est en face de Trois-Rivières. Il dessert non seulement le village de Doucet, mais encore Gentilly et Bécancour, une grosse paroisse entre ces deux villages. Une maison assez considérable de Berlin, aux Etats-Unis, a l'intention d'y construire une grande pulperie, la matière première provenant du Saint-Maurice, où la compagnie a acquis d'immenses concessions. Ce quai servira à accommoder le commerce du bois du Saint-Maurice en destination des Etats-Unis par le Delaware et Hudson.

M. BOYCE: Quand cette nécessité s'est-elle fait sentir?

L'hon. M. LEMIEUX: La compagnie du Saint-Maurice existait depuis plusieurs années, mais sans le Deleware et Hudson. Le vieux quai à cet endroit est la propriété du Grand-Tronc, et toute réparation est au profit de la compagnie. Le Gouvernement s'est engagé à faire du dragage tous les ans à l'extrémité inférieure de ce quai, tandis que le quai actuel, bien que beaucoup plus court que le vieux, qui ne nous appartient pas, est en eau plus profonde.

M. AMES: Ce crédit suffira-t-il à compléter l'entreprise?

L'hon. M. PUGSLEY: Oui.

M. AMES: Le directeur général des Postes nous promet-il de ne plus rien demander pour ce quai tous les quatre ans?

L'hon. M. LEMIEUX: Je crois que vous n'en entendrez plus parler.

M. BOYCE: Combien a-t-il coûté jusqu'ici?

L'hon. M. PUGSLEY: L'adjudication fut à l'origine pour $4,911.75, mais les dépenses sont au total $7,500. L'honorable député d'Algoma-ouest (M. Boyce) a déclaré que je lui avais écrit que dans aucun cas mon département ne paierait pour acheter le droit de passage à un quai public. Vu qu'il s'agit ici d'un crédit pour acheter un droit de passage jusqu'au quai en discussion, et que j'ai déjà demandé des crédits de même nature pour d'autres quais, je demanderais à l'honorable député de montrer la lettre dont il a parlé. S'il a reçu de moi quelque communication au sujet de quais dans la circonscription d'Algoma-ouest, il trouvera, je crois, en la relisant, qu'elle ne contient pas les paroles qu'il m'attribue.

M. BOYCE: L'honorable ministre ne doit pas me prêter un langage que je n'ai pas tenu. Quelque élevée que soit sa position, il n'a pas plus de privilèges à la Chambre qu'aucun autre député, et je suis indigné que l'honorable ministre me force à avaler des assertions que j'aurais faites à la Chambre et qui ne sont pas miennes. J'ai dit que j'avais écrit à son département et que j'en avais reçu communication dans le sens que j'ai indiqué. Je puis retrouver facilement cette communication, je crois. Je veux bien que le ministre s'en rapporte à cette correspondance, mais je refuse de me laisser prendre dans une apparente déviation de la stricte vérité, en me faisant dire que nous avions correspondu ensemble, et que j'avais reçu de lui une lettre de ce genre.

L'hon. M. PUGSLEY: Le hansard fera foi, demain, de la déclaration de l'honorable député. J'ai certainement compris qu'il a dit avoir reçu une lettre de moi. Si je ne me trompe, il s'est servi de l'expression "ministre", ce qui peut bien n'être pas, et a ajouté que le ministre avait dit que pour aucune considération son département n'achèterait le droit de passage à un quai. S'il n'a pas employé ce langage, c'est une autre affaire. Je dois dire que le département dans les cas de nécessité, a pour habitude d'acheter le droit de passage à un quai public. Il faut cela de nécessité, afin de donner au public la jouissance d'un quai, selon l'intention du Parlement.

M. BOYCE: Est-ce un principe établi, que le département achète le droit de passage?

L'hon. M. PUGSLEY: Certainement, si l'intérêt public l'exige.

M. BOYCE: Quand un quai est construit, l'approche, comme droit de passage, est payée par le Gouvernement?

L'hon. M. PUGSLEY: Certainement.

M. BOYCE: L'honorable ministre trouvera que ses paroles ne s'accordent pas avec la correspondance de son département.

M. ARMSTRONG: Dans la circonscription que je représente, l'Etat possède un quai, dont il ne possède cependant point les approches, ce qui cause beaucoup d'ennui J'aimerais savoir si le ministre entend acheter le droit de passage?

L'hon. M. PUGSLEY: Cette propriété nous a causé beaucoup d'embarras, et nous avons pris des procédés en expropriation pour l'acquérir à la couronne.

Douglastown.—Jetée, allonge: $2,000.

M. AMES: Quel est le coût estimatif de l'entreprise complétée?

L'hon. M. PUGSLEY: Nous avions dépensé $22,528.52 jusqu'au 31 mars dernier, et il nous fallait encore $2,000. Je crois que l'ouvrage sera achevé avec ce montant.

M. AMES: J'en doute.

L'hon. M. PUGSLEY: Oui, ce montant suffira pour faire ce que nous avons l'intention de faire pour le présent.

M. AMES: Alors votre entreprise ne servira à rien.

L'hon. M. PUGSLEY: On dit que les bateaux pourront accoster au quai en toute sûreté.

M. AMES: Personne ne pourra atterrir.

L'hon. M. PUGSLEY: Je sais que c'est une jetée isolée.

M. AMES: Je rafraîchirai la mémoire du ministre au sujet de cette entreprise. Douglastown est un petit hameau près de Gaspé. Il ne s'y fait aucun commerce maritime qui vaille bien qu'un bateau y débarque occasionnellement un unique passager. Le département y a construit une jetée à environ un tiers de mille du rivage et la prolonge graduellement chaque année du côté de terre en y dépensant quelques milliers de dollars. Elle couvre déjà quelque distance en partie sous l'eau et en partie à la surface. Je suppose qu'on espère avec le temps dans quelques vingtaines d'années peut-être atteindre ainsi le rivage et les gens pouront alors débarquer sans avoir à prendre pace dans une chaloupe pour gagner terre. Si le ministre voulait nous dire combien coûtera l'entreprise nous lui voterions peut-être l'argent nécessaire et nous n'aurions plus à nous en occuper à chaque session comme à présent.

M. LENNOX: L'honorable député (M. Ames) patauge, si je puis m'exprimer ainsi, au sujet de cette entreprise. . .

M. AMES: Le ministre veut peut-être dire que je suis enfoncé.

L'hon. M. LEMIEUX: Non, car le quai n'est pas en mer, mais au bord de la baie de Gaspé, à un des endroits les plus exposés de toute la côte. L'honorable député se trompe en disant que Douglastown est une petit hameau, car c'est un des villages les plus importants de la côte, sous le rapport de la population.

M. AMES: Six cents âmes en tout.

L'hon. M. LEMIEUX: C'est un fort ha meau. Il fut fondé il y a plus d'un siècle par les United Empire Loyalists: un de leurs rares établissements à Gaspé. La population est composée de pêcheurs. L'endroit est un des moins protégés de la côte, et l'honorable député n'est pas sans connaître le terrible désastre qui s'y est produit il y a quelques années. Les pêcheurs de Douglastown et du hameau voisin, la pointe à Pierre, pêchent sur les fonds appelés les bancs des Orphelins, au large du Nouveau-Brunswick. Ils partent le lundi matin pour revenir le vendredi soir, pendant la saison, qui est l'automne. La seule protection qu'ils ont dans leurs port est ce massif artificiel, qui n'est pas un quai, mais un brise-lames, et qui leur est de grande utilité. L'honorable député est également à côté de la vérité—involontairement peut-être—quand il dit que Douglastown restera éternellement un petit hameau. Il a voyagé dans ces régions et sait que le chemin de fer y est en construction. La ligne de la compagnie du chemin de fer Atlantic, Quebec and Western aura atteint Douglastown et la baie de Gaspé à la fin de l'été prochain. Douglastown ne sera pas éloigné du terminus, et deviendra un établissement considérable. Il s'y fait déjà passablement du commerce.

M. AMES: Je tiens à savoir du ministre des Travaux publics quand l'entreprise sera terminée, et combien il en coûtera pour la compléter jusqu'à terre, comme c'est, je suppose, l'intention du département.

L'hon. M. PUGSLEY: Mon département ni moi n'avons l'intention de prolonger cette jetée jusqu'à terre. Pour les raisons données par le directeur général des Postes, cette jetée est de très grande utilité sans cela. C'est un brise-lames qui sert d'abri aux pêcheurs et aux autres, ce qui justifie sa construction. N'ayant aucunement l'intention de prolonger cette jetée jusqu'au rivage, je n'ai préparé aucune estimation dans ce sens. Il sera temps de le faire quand nous aurons changé d'idée.

M. AMES: N'est-ce pas cette jetée partiellement submergée est un danger pour la navigation?

L'hon. M. PUGSLEY: Je ne le crois pas. Tout brise-lames doit avoir sa partie submergée.

Pointe-au-Père. — Réparations du quai, $1,000.

M. AMES: Je regrette de ne pas pouvoir m'accorder avec le ministre sur la réduction de ce crédit. Il était entendu qu'on devait dépenser quelque argent à Pointe-au-Père, mais évidemment on a changé d'idée, et on ne demande que $1,000 pour faire certaines petites réparations. Je suis de ceux qui réclament le développement de Pointe-au-Père, afin de permettre aux paquebots-poste d'y décharger les dépêches. Il n'y a pas un quai en eau profonde entre Gaspé et Québec, et je ne vois pas d'autre

endroit que Pointe-au-Père où les navires peuvent accoster. J'espère qu'on étudiera la question, et qu'on fera les travaux nécessaires dès que les finances le permettront.

L'hon. M. LEMIEUX: Il est vrai que Pointe-au-Père est le meilleur endroit pour le débarquement des passagers océaniques, mais pour certaine raison, probablement quelque motif politique, Rimouski fut choisi il a une quarantaine d'années comme port de débarquement. Il s'y trouve un quai magnifique, mesurant environ un mille de longueur. Pour donner les mêmes facilités à Pointe-au-Père qu'à Rimouski, il faudrait dépenser beaucoup d'argent, et prolonger l'Intercolonial au coût de $200,000 environ.

L'hon. M. PUGSLEY: L'honorable député (M. Ames) a su que nous avions supprimé un crédit du budget pour ne demander que $1,000 à Pointe-au-Père. Le ministre des Postes n'a dans l'idée en ce moment qu'une partie du coût des travaux. L'estimation est de $250.000, et il faudra probablement dépenser $750,000 avant que tout soit fini. C'est avec regret que j'ai dû supprimer ce crédit, mais nous avons été forcés de le faire pour poursuivre notre politique d'économie.

Garthby.—Quai sur le lac Aylmer, $500.

L'hon. M. PUGSLEY: Ce montant est destiné à mettre une toiture sur la partie principale du débarcadère.

M. BLAIN: Le ministre pourrait-il nous donner quelque information sur cette entreprise?

L'hon. M. PUGSLEY: Un quai a été construit à Garthby, sur le lac Aylmer, au coût total de $5,178.30, y compris le crédit actuel. Celui-ci sera affecté à la pose d'une toiture sur l'endroit où se tient le public qui voyage.

M. BLAIN: Ce quai produit-il quelque rapport?

L'hon. M. PUGSLEY: Je ne sais pas s'il a été transféré au département de la Marine.

M. BLAIN: Quelle méthode suit le département au sujet de ces transferts? Sont-ils effectuées dès que les travaux sont finis?

L'hon. M. PUGSLEY: Pas toujours. La règle générale est de transférer les quais au département de la Marine, mais dans bien des cas, depuis que l'Etat construit des quais, le public a soulevé des objections quand le transfert était effectué, car le département de la Marine prélève ordinairement un péage sur les cultivateurs et les autres, qui se croient lésés. A cause de cet inconvénient et des instances qui ont été faites, le département a été prié de retarder l'exécution du transfert. C'est ce qu'ont fait tous les gouvernements depuis la confédération. Je sais des quais construits il a vingt ans et dont le transfert n'a jamais été effectué au département de la Marine. Je dirai que j'ai conféré avec le ministre de la Marine et des Pêcheries pour tâcher d'établir une règle qui régira l'usage des quais où il se fait peu de trafic. Nous croyons qu'il serait à propos de nous arroger le pouvoir de conclure avec les compagnies de navigation des arrangements en vertu desquels nous leur ferions payer un droit de quaiage suffisant pour couvrir les dépenses d'entretien de ces quais, afin de soulager les cultivateurs et autres du péage. La Chambre sera peut-être appelée à discuter un projet de loi qui conférera ce pouvoir au département de la Marine. Mais ce n'est qu'après le transfert que le péage est prélevé.

M. BLAIN: Quelle est la population?

L'hon. M. PUGSLEY: Entre 300 ou 400 habitants.

M. AMES: Le ministre peut-il dire s'il se trouve quelque bateau affecté au trafic sur ce lac?

L'hon. M. PUGSLEY: Oui.

M. AMES: En quel temps de l'année le bateau de passage circule-t-il?

L'hon. M. PUGSLEY: Je sais que le bateau-passeur fait le service entre Garthby et Stratford, pendant la saison ordinaire, je suppose.

M. AMES: C'est un bateau pour le service des citadins en villégiature, n'est-ce pas?

L'hon. M. LEMIEUX: Un grand nombre de touristes fréquentent le lac Aylmer.

M. BLAIN: Avant d'entreprendre ces travaux, le ministre avait-il envoyé ses ingénieurs pour faire un rapport sur l'utilité du quai?

L'hon. M. PUGSLEY: Les travaux furent commencés avant mon entrée dans le Gouvernement. Mais il existe un rapport de l'ingénieur daté du 15 janvier 1907.

Gaspé.—Quai en eau profonde, $10,000.

M. AMES: Combien le ministre entend-il dépenser au terminus du nouveau chemin de fer à Gaspé?

L'hon. M. PUGSLEY: Je ne saurais le dire exactement. Nous ferons d'abord une étude minutieuse, et nous verrons ce qu'il faut construire en premier lieu pour accommoder le chemin de fer. Le montant des dépenses dépendra du volume du commerce et des commodités requises.

L'hon. M. LEMIEUX: J'ai rencontré, ces jours derniers, l'ingénieur de la compagnie du chemin de fer. Il avait préparé un plan qu'il a soumis au département des Travaux publics et qui comprend la construction d'un quai qui sera le terminus de la ligne. D'après ce plan, son estimation du prix

des travaux est entre $75,000 et $80,000. Je lui dis qu'il ne devait pas s'attendre que le Gouvernement dépensât un si fort montant pour le terminus d'un chemin de fer. Je crois qu'il a eu depuis une entrevue avec le département des Travaux publics et que le plan a été tellement modifié que le prix du quai projeté a été réduit de $35,000 environ. Le quai sera à l'extrémité de la ligne. Les rails seront posés dans 15 ou 16 mois. La ligne est maintenant plus qu'à moitié construite, et aura atteint Pabos l'été prochain. Toute la ligne devrait être en exploitation dans 18 ou 19 mois, et je puis assurer l'honorable député que c'est une superbe ligne. La compagnie se propose d'établir une ligne de steamers entre l'Angleterre et le Canada à Gaspé. L'honorable député n'ignore pas que le port de Gaspé est un des plus beaux du pays. Le commandant Wakeham m'a dit qu'il est ouvert à la navigation neuf mois par année au moins, et parfois toute l'année. Lorsque ce chemin de fer sera construit et que les commodités voulues seront assurées à la ligne de steamers, Gaspé donnera le passage le plus court entre le Canada et l'Europe.

M. AMES: Personne ne discute qu'il faudra donner toutes les commodités voulues quand le chemin de fer aura atteint Gaspé. Mais j'aimerais savoir maintenant quelle est la politique du Gouvernement au sujet du terminus d'un chemin de fer. On vient justement de nous dire qu'il faut un quai au port de Doucet pour accommoder un chemin de fer. Voici une nouvelle proposition. Le Gouvernement va-t-il construire un quai pour en donner la possession à ce chemin de fer?

L'hon. M. LEMIEUX : Pas exclusivement.

M. AMES: Le Gouvernement et la compagnie vont-ils s'entendre pour partager les frais?

L'hon. M. LEMIEUX: C'est ce qu'il conviendrait de faire.

M. AMES: J'aimerais connaître la politique du Gouvernement. Nous énonçons virtuellement une nouvelle proposition, sans les entraves ordinaires de la routine ou des droits acquis. Un chemin de fer vient aboutir à la mer, et comment défrayer les commodités du terminus ? Le Gouvernement devrait-il supporter tout le coût des dépenses, ou en commun avec la compagnie? Si le quai est construit avec les deniers publics, le public aussi bien que la compagnie en aura-t-il l'usage?

L'hon. M. PUGSLEY: Il n'est pas de règle imprescriptible au sujet de la construction des quais pour l'usage des chemins de fer. Naturellement, le quai en discussion sera autant pour l'usage du public que de la compagnie, car il sera construit par l'Etat qui en aura la possession et l'administration. Tous ceux qui s'en serviront auront les mêmes avantages. En termes généraux, tout dépend des circonstances. Dans le cas du Grand-Tronc-Pacifique, à Tiffin et à Victoria, nous faisons le dragage dans ces nouveaux ports, et les compagnies construisent les docks et autres commodités. Nous faisons le dragage, mais ces compagnies en exploitation depuis plusieurs années, sont très capables, il nous semble, de construire elles-mêmes les quais. Dans le cas du Grand-Tronc-Pacifique, à Fort-William, que nous considérons comme un élément dans notre vaste plan de transport au Canada, nous faisons le dragage et construisons certains murs de revêtement qui serviront aux quais et seront une partie essentielle des commodités du terminus.

Nous contrôlerons à cet endroit les péages et les droits de quaiage dans l'intérêt du public, et nous aurons le droit d'accorder les mêmes privilèges à tous les navires qui désireront profiter de ces commodités. Nous avons cru qu'il y allait de l'intérêt du public. Jusqu'à tout récemment, l'Etat n'avait fait que le dragage dans le port de Saint-Jean. La ville et le Pacifique-Canadien, mais surtout la ville, fournissaient les quais. L'Etat y construit présentement un quai qui servira au Pacifique-Canadien. Dans bien d'autres villes de moindre importance, nous construisons des quais à l'avantage de chemins de fer, mais c'est l'Etat qui en paye le coût. Nous construisons un nouveau quai à Québec, au confluent du fleuve Saint-Laurent et de la rivière Saint-Charles, et c'est le Pacifique-Canadien qui doit s'en servir; cependant, c'est le Gouvernement qui en défraye la construction, sujette probablement à une entente avec la commission du port de Québec en vertu de laquelle celle-ci contrôlera les droits de quaiage et l'accès du quai aux navires, de sorte que, je le répète. il n'y a pas de règle imprescriptible. Dans le cas de Lévis, nous venons, avec l'approbation du Parlement, d'acquérir la propriété Carrier et Lainé, où nous construisons un quai en eau profonde qui servira probablement à tous les chemins de fer aboutissant à Lévis, le Delaware et Hudson, le Grand-Tronc, l'Intercolonial, et avant peu, sans doute, le Grand-Tronc-Pacifique. Nous nous laissons guider pour beaucoup par les circonstances, et je crois qu'il serait impossible de poser une règle rigoureuse et invariable qui s'appliquerait à tous les cas.

M. AMES: Nous tâchons sans cesse d'améliorer nos méthodes. L'occasion n'est-elle pas favorable d'établir le principe de la coopération entre les compagnies de chemins de fer et l'Etat pour la construction de ces quais?

M. GEO. GORDON: La chambre de commerce de New-Liskeard me demande, dans

une lettre, si le département n'a encore rien fait au sujet de la construction d'un quai dans cette localité. Il semblerait que le chemin de fer du Témiscaming au nord d'Ontario s'est engagé à construire une ligne entre sa ligne mère et la baie, dès que le quai sera bâti.

L'hon. M. PUGSLEY: La construction d'un quai à New-Liskeard n'est pas prévue dans le budget, et je ne puis promettre à l'honorable député qu'il y sera construit un quai cette année. Je demanderais à l'honorable député si le gouvernement d'Ontario, propriétaire du chemin de fer du Témiscaming au nord d'Ontario, qui transporte un volume énorme de marchandises, un grand nombre de voyageurs, qui touche des primes considérables grâce au grand développement de ces régions, ne devrait pas, vu la politique d'économie que nous avons inaugurée au sujet de la construction des quais et autres travaux publics, construire lui-même les quais nécessaires à ces endroits, afin de procurer les commodités voulues aux divers terminus de sa ligne? Au lieu de s'adresser au gouvernement fédéral pour lui donner ces facilités de terminus, que ne ferait-il ce que le gouvernement fédéral fait pour l'Intercolonial? Il construit toutes les commodités requises aux terminus, et les quais nécessaires; il fait le dragage des ports et donne toutes les facilités voulues sur les lacs et les ports desservis par l'Intercolonial. Il me semble que le public, dans ces régions du nord. sur le lac Témiscaming, sur la rive Montréal et à Gowganda, où se dirige un fort courant de population, devrait s'adresser au gouvernement d'Ontario pour lui faire construire ces commodités nécessaires à sa ligne. qui fait un si gros trafic, grâce à l'expansion merveilleuse de cette partie de la province.

M. GEO. GORDON: Dois-je conclure que le gouvernement fédéral doit dépenser beaucoup d'argent à construire des quais dans les endroits où il se fait comparativement peu de trafic, et que dans Ontario, si les quais sont nécessaires là où il se fait beaucoup de trafic, le ministre voudrait que le public les construise avec ses propres deniers, sans l'aide du gouvernement fédéral? Je pense que ce n'est ni juste ni raisonnable.

L'hon. M. PUGSLEY: La province d'Ontario profite énormément de cette expansion, au point de vue financier.

M. GEO. GORDON: La province de Québec ne profite-t-elle pas également de son développement?

L'hon. M. PUGSLEY: Dans tous les cas. il n'est pas pourvu dans le budget, à la construction d'un quai à New-Liskeard.

Ports, rivières et ponts.—Réparations et améliorations générales, $48,500.

L'hon. M. PUGSLEY: C'est le crédit général.

M. PRICE: Le ministre voudrait-il nous donner des explications?

L'hon. M. PUGSLEY: Ce crédit est destiné à réparer les quais dans la province de Québec, et à améliorer les rives et les ports pour lesquels il n'est pas prévu spécifiquement.

M. PRICE: Et les ponts?

L'hon. M. PUGSLEY: Cette expression s'applique à tous les ponts généralement, mais ne vise particulièrement, ne vise en réalité que les ponts interprovinciaux, à l'exclusion de tous autres. Il s'en trouve plusieurs sur l'Outaouais au nord d'Ottawa. par exemple. Le sous-ministre me dit qu'il en est un autre que nous avons construit autrefois dans le comté de Haldimand, et que nous continuons à réparer.

M. AMES: Le ministre affirme-t-il que le Gouvernement n'a construit aucun pont dans la province de Québec?

L'hon. M. PUGSLEY: Pas que je sache.

M. AMES: Voudrait-il demander à son ingénieur d'examiner le pont entre Saint-François-de-Salles et Terrebonne? Le Gouvernement a dépensé $20,000 pour construire des piles en béton dans une rivière très rapide, sur lesquels on a posé un tablier.

L'hon. M. PUGSLEY: N'est-ce pas un cas où la municipalité a employé le quai comme fondations? Le Gouvernement n'a pas construit le pont.

M. AMES: Il a construit tous les piliers.

Lac Saint-François (Beauce).—Quais, $5,000.

M. PRICE: Suis-je bien renseigné? On dit que les bateux de plaisance seuls sillonnent le lac Saint-François.

L'hon. M. PUGSLEY: On me dit qu'il se fait un trafic de produits agricoles entre les cultivateurs et le marché, mais que le principal trafic de voyageurs est en été.

M. PRICE: Considérant le peu de navigation qui se fait sur ce lac il me semble que $8,000 pour un quai est une dépense un peu forte.

M. BELAND: Il y aura deux quais. Un à l'extrémité supérieure et l'autre à l'extrémité inférieure du lac. Le lac Saint-François a 21 milles de longueur, et est situé partie dans les comtés de Beauce, Mégantic et Wolfe. Trois bateaux naviguent sur le lac.

M. PRICE: Quelles sortes de bateaux?

M. BELAND: Un bateau à vapeur et deux à gazoline.

M. PRICE: Grands ou petits?

M. BELAND: Le bateau à vapeur est assez grand pour transporter les produits des cultivateurs le printemps. La partie supérieure du lac est éloignée de sept milles d'une gare de chemin de fer, tandis que la partie inférieure n'est éloignée du chemin de fer que d'un mille, et comme les chemins entre le haut et le bas du lac sont impassables au printemps, il est nécessaire d'avoir sur le lac des bateaux capables de transporter les produits de la ferme à un endroit non éloigné du chemin de fer. Il se fait un commerce de bois considérable sur le lac Saint-François. Tous les cultivateurs du voisinage ont signé des pétitions demandant ces quais.

M. GEORGE GORDON: Le commerce du bois sur ce lac est si considérable qu'un bateau à vapeur et deux à gazoline y suffisent.

M. BELAND: Aujourd'hui les bateaux à vapeur sont obligés de rester à l'ancre dans le lac, vu qu'il n'y a pas de quai, et naturellement c'est très malcommode. Il n'y a pas de courant dans le lac et les billots sont remorqués par ces petits bateaux.

M. GEO. GORDON: Pendant la dernière lutte électorale dans Nipissing mon adversaire qui se présentait dans les intérêts du parti libéral a promis qu'un quai serait construit à New-Liskeard qui est une ville de 3,000 habitants. On y fait des travaux de dragage considérables, qui sont absolument inutiles si on ne construit pas un quai. Mon adversaire a aussi promis la construction d'un quai à la petite ville de Cachebay, où il se fait un commerce de bois considérable, mais je ne vois aucun crédit dans le budget pour ces travaux cette année. Le ministre des Travaux publics a posé, ce soir, le principe que dans les autres provinces, les petites localités où il se fait un peu de commerce doivent avoir des quais, mais lorsque je fais appel en faveur de certains endroits dans la province d'Ontario, il me conseille de m'adresser au gouvernement d'Ontario. Cela n'est ni juste ni raisonnable. Je suis jeune à ce jeu, ainsi que quelqu'un a défini la chose aujourd'hui, mais s'il voulait parler du jeu politique, je n'en pense pas grand'chose.

L'hon. M. PUGSLEY: J'ai posé le principe qui a guidé la compagnie du Grand-Tronc et autres compagnies de chemins de fer qui ont établi à leurs terminus toutes les améliorations nécessaires, sans demander au Gouvernement d'aide pour chaque petit quai. Dans ce cas-ci, le chemin de fer du Témiskaming au nord d'Ontario touche à la rivière Montréal et au lac Témiskaming en différents endroits; et on s'attend qu'il atteindra bientôt le lac Gowganda. Je ne vois pas pourquoi alors le gouvernement d'Ontario ou la commission de ce chemin de fer ne construirait pas de quai pour son trafic comme font les autres chemins de fer.

M. W. PRICE.

M. GEO. TAYLOR: Pourquoi la compagnie du Grand-Tronc n'a-t-elle pas construit les quais à Lévis?

L'hon. M. PUGSLEY: La compagnie du Grand-Tronc a construit des quais en différents endroits et la compagnie de navigation Richelieu et Ontario en a construit sur tout le cours du Saint-Laurent. L'honorable député pose le principe que nonobstant tout ce que le chemin de fer du Témiskaming au nord d'Ontario rapporte de profits, il ne doit absolument rien faire pour aider la population et faire les raccordements entre son chemin de fer et l'eau, mais qu'il doit s'adresser au gouvernement fédéral, à une époque où notre revenu ne déborde pas, pour demander de l'aide en faveur d'un chemin de fer qui est parfaitement en mesure de donner ou de faire toutes les améliorations nécessaires. Cependant, bien qu'il me ferait beaucoup plaisir de mettre un crédit dans le budget, cette année, pour un quai à New-Liskeard, je suis obligé de remettre la chose à plus tard.

M. GEO. GORDON: Le ministre sait que le chemin de fer du Témiskaming au nord d'Ontario est à peu près le seul chemin au Canada qui n'a pas reçu de fortes subventions du gouvernement fédéral. Non seulement le gouvernement fédéral n'a pas fourni un sou pour la construction de ce chemin, mais le ministre va plus loin et dit que le chemin de fer devrait, avec l'argent de la province d'Ontario, construire des quais qui, dans les autres provinces, sont construits par le gouvernement fédéral pour l'avantage des chemins de fer qui ont été largement subventionnés. Il est injuste et déraisonnable de traiter Ontario de cette façon.

Lac Saint-Jean.—Dragage, $5,000.

L'hon. M. PUGSLEY: Et il y a une drague du Gouvernement sur ce lac et cette somme est pour en payer les dépenses.

M. AMES: C'est pour payer les ouvriers de la drague pendant l'été?

L'hon. M. PUGSLEY: Oui.

Lac Saint-Jean.—Piliers, réparations, etc., $4,000.

M. AMES: Est-ce que toutes les dépenses de l'ingénieur à Chicoutimi sont payées sur cet item?

L'hon. M. PUGSLEY: Oui, tous les services rendus par les ingénieurs ou inspecteurs en rapport avec ces différents quais sont portés à ce compte.

M. AMES: Ce n'est pas ce que je demande. Je veux savoir si les dépenses du personnel du bureau et tous les comptes de l'ingénieur dirigeant à Chicoutimi, sont portés au compte des quais sur le lac Saint-Jean?

L'hon. M. PUGSLEY: Non je ne le crois pas, ces dépenses sont payées sur le crédit voté pour les ingénieurs du dehors.

M. AMES: Cela est une cause de grande confusion dans la tenue des livres. Si l'honorable député consulte le rapport de l'auditeur général il verra que ces dépenses sont imputées au compte des quais du lac Saint-Jean, bien que le lac Saint-Jean soit à 50 ou 60 milles de l'endroit ou cet ingénieur à son bureau.

Iles de la Madeleine.—Brise-lames et piliers, $10,000.

L'hon. M. PUGSLEY: Cette somme sera dépensée pour compléter un grand nombre de travaux.

M. AMES: L'année dernière le ministre nous a dit que les $12,000 que nous votions alors suffiraient amplement à compléter tous les travaux.

L'hon. M. PUGSLEY: L'ingénieur en chef qui se trouvait près de mon siège, l'année dernière, m'a dit que cette somme compléterait les travaux alors en cours et ceux que l'on se proposait d'entreprendre; mais je ne suis pas même bien certain encore qu'il ne faudra pas dépenser d'autre argent pour de nouveaux travaux; comme il y a un bon nombre de pilliers aux îles de la Madeleine, il y a des réparations à faire tous les ans.

M. AMES: Quels travaux vous proposez-vous de faire cette année?

L'hon. M. PUGSLEY: Nous compléterons les travaux commencés à Point-Bass, Grind-Stone, Amherst et Bassin-Point, où il faudra construire plusieurs pilliers d'abri et améliorer les havres.

Quai de Mistook, lac Saint-Jean.—Réparations, $1,000.

M. AMES: Je demanderai au ministre de bien examiner pour voir s'il n'y a pas une erreur ici. Mistook est un petit endroit sur le lac Saint-Jean, situé à un mille et demi du chemin principal. Il n'y a pas une maison dans la localité, et l'argent qu'on y a dépensé l'année dernière, l'a été, me dit-on, pour construire un chemin depuis le quai jusqu'au grand chemin, d'une longueur d'environ un mille et demi à travers le bois. Il s'agit de savoir si nous sommes obligés de construire pour la population du Saguenay, non seulement des quais mais aussi des chemins pour relier les quais aux principales artères commerciales.

L'hon. M. PUGSLEY: Ce quai a été construit en 1903-1904. Je ne sais pas à la demande de qui, et je ne connais pas non plus l'endroit exact ou le quai est placé; mais je puis dire qu'il a été beaucoup endommagé par les tempêtes du Nord-Ouest qui ont fait ravage sur le lac Saint-Jean pendant les inondations extraordinaires du printemps de 1908.

Quelque critique que l'on ait pu faire lors de la construction du quai, en premier lieu, maintenant qu'il est endommagé, il ne serait pas à propos de le laisser détruire complètement, et nous demandons cette petite somme pour le réparer.

M. AMES: Le ministre nous donnera-t-il sa parole que cet argent sera dépensé pour réparer le quai et non pas pour faire des chemins?

L'hon. M. PUGSLEY: Oui, certainement.

Quai de Rimouski.—Revêtement sur le côté ouest, $8,000.

M. AMES: On fait à Rimouski beaucoup de travaux qui, je crois, sont sujets à critique. On dépense beaucoup d'argent tous les ans pour draguer dans les environs de ce quai. Je connais parfaitement l'endroit, et il me semble que ce dragage est inutile, et que le Gouvernement gaspille tout simplement l'argent du pays à cet endroit. On fait le dragage du chenal dans un sable mou et mouvant, et les dragues creusent du nord au sud, tandis que le courant va de l'est à l'ouest; le courant de la rivière traverse la baie dans la même direction, de sorte que le sable revient remplir le chenal presque aussi vite qu'on l'enlève. Je crois que l'on pourrait dépenser de l'argent à des travaux de dragage à Rimouski mais non pas de la manière qu'on le dépense.

L'hon. M. LEMIEUX: En ma qualité de directeur général des Postes, je suis un peu au courant des conditions du quai de Rimouski. Lorsqu'il s'est agi de réparer le quai à la Pointe-au-Père, j'ai fait remarquer que lorsqu'on a choisi, il y a 40 ou 50 ans, l'endroit où devait être placé le pilier pour l'accostage des steamers transatlantiques on décida de le mettre à la Pointe-au-Père et non pas à Rimouski. Cependant le Gouvernement d'alors a choisi Rimouski et y a fait construire un quai d'environ un mille de longueur. Comme mon honorable ami le sait, la rivière de Rimouski débouche non loin de ce quai et charroie le sable tout auprès. Il y a deux ans, lorsque nous avons acheté un nouveau bateau pour le transport des courriers, ce bateau n'a pu approcher pendant trois ou quatre mois, du quai de Rimouski, et c'est ainsi que j'ai entendu parler du dragage. Depuis cette époque les dragues du département des Travaux publics, ont fait de la bonne besogne, le chenal a été élargi et creusé. Je ne vois pas comment le Gouvernement puisse arrêter les travaux de dragage près de ce quai, tous les deux ou trois ans, pour la raison même que mon honorabel ami a donnée il y a un instant. Le quai a été construit trop près de la rivière Rimouski, dont le courant charroie le sable dans la baie. Non seulement il faudra con-

tinuer à draguer le long de ce quai, mais il faudra draguer aussi dans la rivière même, parce qu'il y a à son embouchure, des scieries considérables. Je crois que l'honorable député de Québec-ouest (M. Price) a de grands intérêts dans ce district. Il y a plusieurs années que la maison Price fait le commerce de bois à cet endroit, et il est nécessaire de draguer à l'entrée de la rivière pour faciliter ce commerce qui, depuis 10 ou 15 ans, a augmenté considérablement.

C'est le principal commerce de la région, et je ne vois pas comment le Gouvernement pourrait s'exempter de dépenser un peu d'argent à cet endroit; mais j'admets que les travaux sont très difficiles à cause du sable qui s'accumule et est charroyé par la rivière.

M. AMES: Le Gouvernement continue sans doute le dragage qui a été fait par la compagnie de construction générale.

L'hon. M. PUGSLEY: Ce dragage est fait dans le but de faciliter l'accostage des steamers de la malle. L'année dernière, le Gouvernement a mis une de ses dragues à l'œuvre à cet endroit, et nous nous proposons de continuer à draguer cette année. Le crédit actuel servira à poser et enfoncer une rangée de pilotis le long du quai de façon à permettre de faire le dragage tout près du quai, afin que les steamers puissent en approcher.

Pilier protecteur de la rivière Bonaventure, $9,000.

M. AMES: Voici une dépense extrêmement absurde. Il y a beaucoup d'autres moyens plus utiles de dépenser l'argent que de construire un quai à la rivière Bonaventure, un quai auquel aucun steamer ne peut accoster. Il n'y a pas assez d'eau à l'extrémité de ce quai auquel n'accostent que 4 ou 5 bateaux-pêcheurs, et la somme qu'on va y dépenser est hors de proportion avec les bénéfices qu'on en retirera. Pourquoi appelle-t-on ce pilier un " pilier protecteur "?

L'hon. M. PUGSLEY: Parce qu'il donne au courant la direction qu'il faut pour faciliter la navigation.

M. AMES: Aucun bateau à vapeur n'en peut approcher. Les cultivateurs ne l'utilisent pas pour l'expédition de leurs produits, et le chemin de fer entre directement dans la ville. Nous avons déjà dépensé $24,000 sur ce quai inutile, et le Gouvernement en demande encore aujourd'hui $9,000.

L'hon. M. PUGSLEY: C'est pour finir les travaux. Je dois avouer que je ne connais pas suffisamment la localité pour donner des renseignements exacts sur la nécessité de ce quai. Je vois cependant dans les archives du département que l'on nous a représenté la rivière Bonaventure comme étant un des plus grands cours d'eau dans la baie des Chaleurs, et qu'à l'embouchure de cette rivière il y a un port où se fait le commerce de bois le plus important de tout le comté de Bonaventure. Le chenal qui conduisait à l'intérieur du port se remplissait de sable continuellement, et ce pilier protecteur va donner au courant une certaine direction qui va nettoyer le chenal et exempter la nécessité de dragages coûteux tous les ans.

M. GEORGE TAYLOR: S'il ne vient pas de bateaux à ce quai, quelle en est l'utilité?

L'hon. M. PUGSLEY: Il se fait à ce quai un commerce d'expédition considérable.

M. AMES: Si le ministre prend des renseignements, il trouvera que ce quai a beaucoup moins d'importance que beaucoup d'autres, dont il a supprimé les crédits dans son budget.

L'hon. M. PUGSLEY: La construction de ce quai a été donnée à l'entreprise et nous sommes obligés de payer.

Travaux dans la rivière Richelieu, $60,000.

M. AMES: Nous désirons avoir des détails très complets au sujet de cette dépense.

L'hon. M. PUGSLEY: Cette question m'a été soumise peu de temps après que je devins ministre, mais on s'en était occupé très longtemps avant cela. Il paraîtrait qu'au printemps, à l'époque des hautes eaux, la rivière Richelieu déborde et l'eau couvre environ 30,000 acres de terre qui n'était cela, seraient de bonnes terres agricoles. Mon honorable ami comprend que ces terres dans une région bien peuplée comme celle-là auraient une valeur considérable si l'on pouvait les protéger contre les inondations du printemps. L'objet des améliorations que l'on se propose de faire dans la rivière est de donner à l'eau un passage plus libre pendant les crues du printemps afin d'empêcher l'inondation des terres.

Sur le conseil des ingénieurs du département le Gouvernement s'est fait autoriser par le Parlement à commencer les travaux nécessaires. Nous avons fait préparer des plans et nous avons entrepris ce que l'on peut appeler des travaux de creusage—enlèvement de roches et cailloux du fonds de la rivière aux endroits où l'eau ne passe pas. Nous nous proposons de construire ensuite un barrage mobile et nous pensons que ce barrage aura l'effet d'améliorer la navigation de la rivière sur une certaine distance en amont des obstructions, et aussi d'améliorer dans une certaine mesure la navigation du canal Chambly, outre que les habitants des deux côtés de la rivière Richelieu en retireront d'énormes bénéfices. Les travaux sont estimés à $185,000, et nous demandons cette année $60,000. Nous avons

fait beaucoup de travaux l'année dernière. Nous avons d'abord demandé des soumissions, mais nous avons cru que le prix qu'on nous faisait dans ces soumissions était trop élevé. Après mûre délibération entre l'ingénieur dirigeant M. Michaud—qui est un homme de grande compétence, de beaucoup d'expérience et d'excellent jugement—et l'ingénieur en chef du département, il a été décidé que le Gouvernement pourrait faire lui-même ces travaux à meilleur marché avec ses propres dragues. Je suis heureux de dire que nous avons de cette façon économisé beaucoup d'argent parce que l'ouvrage nous coûte moins cher que le prix qu'on nous demandait dans les soumissions. Je crois que les entrepreneurs n'ont pas voulu faire l'ouvrage pour le prix qu'il nous coûte à cause des risques qu'offraient les pilliers du pont. Tout le pays est intéressé dans ces travaux, et les habitants de cette région croient que nous obtiendrons les bons résultats que nous désirons; les ingénieurs experts sont aussi de cet avis.

M. JOSEPH DEMERS (Saint-Jean-et-Iberville) (texte): Monsieur le président, comme le crédit qui est maintenant demandé intéresse particulièrement mon comté, je désire dire quelques mots sur cette importante question. Je suis un peu surpris de voir que nous avons encore à discuter cet item ce soir, item qui n'est pas nouveau pour cette Chambre. En effet, en 1903, en 1907 et 1908, ce Parlement a voté différentes sommes pour l'exécution des travaux nécessaires à améliorer la situation des cultivateurs de cette région. L'année dernière surtout, l'honorable ministre des Travaux publics a donné des explications très claires et très précises sur ce point. Cependant, comme il y a, cette année, plusieurs nouveaux députés que cette question peut intéresser, je me permettrai de joindre quelques explications à celles données par le ministre.

Depuis un grand nombre d'années, c'est-à-dire depuis la construction du canal Chambly, les cultivateurs des comtés de Saint-Jean, de Missisquoi et d'Iberville, se sont plaints au gouvernement fédéral de la situation fâcheuse qui leur est faite par la construction de ce canal. Les terrains avoisinants sont excessivement bas et, naturellement, difficiles à égoutter. Il faut donc bien peu d'obstruction à l'écoulement des eaux pour produire des inondations fort dommageables. La difficulté naturelle du drainage de ces terres a été accentuée par la construction du canal Chambly, ce qui a eu pour effet de rétrécir le cours de la rivière de 250 à 300 pieds. Depuis le creusement de ce canal, d'autres obstructions ont été ajoutées à celle-là, d'abord la construction de deux ponts, dont l'un par le Vermont-Central, l'autre par le Pacifique-Canadien,—deux compagnies incorporées par le parlement fédéral,—de plus, deux moulins considérables, à farine et à carder, ont été érigés de chaque côté de la rivière avec l'autorisation du parlement fédéral, l'établissement de pêcheries importantes, et cela a nécessité la construction de nouvelles chaussées qui entravent encore l'écoulement des eaux. De sorte que nous avons vis-à-vis Saint-Jean un barrage absolument complet.

Les cultivateurs depuis longtemps, comme je viens de le dire, ont réclamé au moyen de requêtes signées par toute la population de cette région. De nombreuses délégations ont été envoyées ici, à Ottawa, d'année en année, au prix de grands sacrifices. Toutes ces démarches demeurèrent sans succès jusqu'à l'année 1900, alors que le gouvernement fédéral décida de faire préparer, par des ingénieurs compétents, un relevé de l'étendue des terres inondées et des dommages causés. Ces ingénieurs étaient aussi chargés d'établir la cause de ces inondations et d'indiquer les moyens d'y remédier.

Sur réception de leur rapport, le Gouvernement fit inscrire un crédit de $5,000 dans le budget, pour commencer les travaux. Mais cette somme étant évidemment trop minime, rien ne fut dépensé. En 1907 un nouveau crédit fut voté. Le Gouvernement reconnaissait par là même et pour la deuxième fois, sa responsabilité en la matière. Une somme de $10,000 fut alors votée. Lorsqu'on fût sur le point d'employer ce nouveau crédit, une autre objection se présenta, à savoir qu'avant de commencer ces travaux il fallait soumettre la question à la commission internationale des eaux limitrophes, parce que les travaux projetés pouvaient avoir pour effet d'affecter le lac Champlain. La commission rendit sa décision le 24 octobre 1907, déclarant que ces travaux pouvaient être exécutés sans préjudice aux droits des Etats-Unis sur le lac Champlain.

A la suite de cette décision, le Gouvernement mît dans le budget de l'année dernière un crédit de $30,000 pour le commencement de ces travaux, dont $18,000 ont été dépensés jusqu'à présent. On demande aujourd'hui en plus du montant voté l'année dernière une somme additionnelle de $30,000 pour continuer les travaux, lesquels consistent à creuser le lit de la rivière Richelieu vis-à-vis Saint-Jean, sur une longueur de quatre mille pieds par une largeur de sept cents pieds et une profondeur moyenne de cinq pieds. Comme ce creusage aura pour effet de nuire à la navigation parce qu'il ouvrira un passage plus considérable à l'écoulement des eaux, il sera nécessaire de construire une digue mobile que l'on pourra ouvrir ou fermer suivant les besoins. Au printemps, par exemple, en avril, la digue sera ouverte de façon à permettre l'écoulement rapide des eaux, puis graduellement, elle sera fermée de façon toutefois à laisser dans la rivière pour les besoins de la navigation dans la saison des eaux basses

un niveau d'eau plus élevé que celui que nous avons actuellement dans telle saison.

Ces travaux n'auront pas seulement pour résultat de prévenir les inondations, mais ils épargneront au Gouvernement une dépense de soixante et quinze à cent mille dollars qu'il lui aurait fallu faire pour creuser la rivière Richelieu depuis Saint-Jean jusqu'à Rouse's-Point pour les besoins de la navigation. De plus, ces travaux vont encore épargner au Gouvernement une dépense considérable qu'il serait obligé de faire aujourd'hui pour creuser le canal Chambly, dont la profondeur est insuffisante pour les besoins du commerce, puisqu'ils vont donner à ce canal un volume d'eau additionnel de un pied à un pied et demi pendant la saison des eaux basses. Je donne ces chiffres d'après l'estimation même des ingénieurs.

La quantité de terrain inondé est considérable. Ces mêmes ingénieurs l'évaluent à vingt-cinq mille acres qui sont absolument perdus pour la culture. Ces terrains sont de première qualité, formés d'alluvion et des plus fertiles qui soient dans le pays. Je ne crois pas me tromper en disant que les cultivateurs de cette région perdent depuis longtemps une somme annuelle de $125,000 par suite des obstacles créés par les différentes compagnies de chemins de fer et autres dont j'ai parlé tout à l'heure.

Nous avons commencé depuis trois ou quatre ans à accomplir un acte de justice qui, je l'espère, sera complété sans difficulté.

M. AMES : Je demanderai à l'honorable député, qui a si bien exposé la situation, s'il est à sa connaissance qu'on ait soumis au gouvernement un plan ayant pour objet de construire un barrage à l'embouchure du lac Champlain, dont l'effet serait de créer un réservoir, au lieu du projet qui nous est maintenant soumis?

M. DEMERS : Je n'ai jamais entendu parler de cela.

M. AMES: J'en ai causé l'autre jour avec un ingénieur qui connaît bien la question ; il m'a dit que, dans son opinion, c'était la meilleure manière de la résoudre. Je désire simplement que le ministre des Travaux Publics prenne en considération cette autre idée.

M. AMES: Je répéterai pour l'honorable ministre qu'un ingénieur éminent avec lequel j'ai conversé récemment, m'a dit qu'il serait possible de construire un barrage près du lac Champlain, qui, alors pourrait être utilisé comme réservoir, d'après le principe de l'écluse Assouan en Egypte, et l'on pourrait régulariser à volonté l'écoulement de l'eau pendant tout l'été.

L'hon. M. PUGSLEY: J'hésiterais beaucoup à construire une écluse au lac Champlain, à cause de la grande quantité de terres qui seraient inondées sur les bords du lac. Les dommages seraient tout simplement énormes; et il faudrait en outre que ce fût une écluse internationale.

M. AMES: Je n'ai pas voulu parler d'une écluse assez élevée pour inonder les terres, mais seulement pour empêcher le lac de baisser à son plus bas niveau pendant l'été, et d'en faire une espèce de réservoir.

L'hon. M. PUGSLEY: L'eau du lac Champlain est très haute au printemps, mais elle baisse en été et les terres sur ces rives peuvent être cultivées. Mais du moment que l'on maintiendra l'eau à un niveau élevé, les terres resteront inondées pendant tout l'été, et l'on ne pourra les cultiver. Nous avons eu une expérience de ce genre au lac Nipissing. Nous croyions pouvoir retenir l'eau à un niveau élevé, mais aussitôt on nous a réclamé des dommages énormes, même là-bas; et nous avons été obligés de modifier nos plans et de donner passage à l'eau et ne pas la retenir à un niveau élevé.

M. AMES: Dans ce cas-là il faut chercher la cause du mal plus loin. Dans les commencements du pays les Adirondacks et les Montagnes Vertes étaient boisées, et l'eau arrivait graduellement dans le lac et en sortait graduellement. Aujourd'hui que le bois a été coupé nous avons de fortes crues au printemps qui élèvent le niveau du lac et causent une trop abondante effusion d'eau à la fois.

M. DEMERS: Si l'on construisait un barrage près de Rouse's-Point, quel en serait l'effet sur la navigation entre Saint-Jean et Rouse's-Point?

M. AMES: Cet ingénieur disait que si l'on construisait une écluse près de Rouse's-Point on pourrait régulariser l'écoulement de l'eau pendant l'été de telle façon que le lac n'atteindrait jamais son niveau le plus bas.

(Le comité fait rapport des résolutions adoptées).

2e LECTURE DU PROJET DE LOI MODIFIANT LA LOI DES ASSURANCES.

L'hon. M. FIELDING propose la 2e lecture du bill (n° 97) concernant la loi des assurances.

—J'ai dit lorsque j'ai déposé ce bill qu'il serait à propos de le renvoyer aussi promptement que possible devant le comité des banques et du commerce. Je crois que c'est le désir général de l'envoyer devant ce comité, avec l'entente que tous les membres de cette Chambre restent libres sur

tous les points et ample occasion sera donnée à chacun de le discuter en comité.

(La motion est adoptée et le bill est lu pour la 2e fois).

Sur motion de l'honorable M. Fielding, la séance est levée à onze heures et cinq minutes du soir.

CHAMBRE DES COMMUNES.

Lundi, 15 mars 1909.

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

ADOPTION DU BILL RELATIF A LA WESTERN CANADIAN LIFE ASSURANCE COMPANY.

La Chambre passe à la suite de la discussion en comité général sur le projet de loi (n° 37), déposé par M. Knowles, tendant à constituer en corporation la Western Canadian, compagnie d'assurance sur la vie.

Sur l'article 6 (directeurs représentant les porteurs de police).

M. J. A. CURRIE: Cet article est-il en conformité avec la loi des assurances?

L'hon. W. S. FIELDING (ministre des Finances): Un article du bill déclare que si, à quelque égard, les dispositions qu'il renferme diffèrent de celles de la loi des assurances telle qu'adoptée définitivement, la loi générale prévaudra.

Sur l'article 11 (convocation de l'assemblée annuelle).

M. SPROULE: Je crois qu'il serait bon de fixer une certaine date avant laquelle l'assemblée annuelle devrait avoir lieu de façon que la compagnie puisse envoyer son rapport au Gouvernement à l'époque convenable. Nous avons une disposition analogue dans tous les bills de chemins de fer et j'estime que nous devrions en avoir une pareille dans les bills d'assurance.

L'hon. M. FIELDING: Les rapports doivent être faits à certaines époques et il est à présumer que la compagnie aura sa réunion annuelle d'assez bonne heure pour lui permettre de les établir.

Sur l'article 15 (partage des profits).

M. SPROULE: Ce bill est un peu plus précis à l'égard de ce qu'on désigne par bénéfices, qu'aucun autre bill soumis à l'examen de la Chambre. On en parle ici comme de bénéfices nets. Il me semble que dans tous les bills de cette nature, il devrait être indiqué clairement que les porteurs de police auront droit de participer à tous les bénéfices de la compagnie au lieu d'une partie des bénéfices. Les compagnies d'assurance ont en effet tellement de moyens de placer ailleurs leurs capitaux qu'ils tirent en réalité des porteurs de police, que la participation de ces derniers ne comprend pas tout ce qu'elle devrait englober. C'est parfaitement le cas dans la Canada Life et je crois qu'il en sera de même pour ce bill. Si cette compagnie, à l'instar de la Canada Life, devait mettre de côté, chaque année, un certain montant des bénéfices comme réserve, pour donner de la puissance à la compagnie, ces capitaux proviendraient en réalité des porteurs de police et formeraient une partie des bénéfices dans lesquels ils n'auraient droit à aucune répartition. Je crois qu'il devrait être prévu, par une définition claire et nette, à la signification de ce que l'on entend par partage des bénéfices entre les porteurs de police et les actionnaires.

L'hon. M. FIELDING: Les dispositions de ce bill sont précisément calquées sur celles des autres bills de même nature et je conseillerai à mon honorable ami, dans le cas où il désirerait faire prévaloir ses vues, de le faire avec plus de profit quand viendra la discussion du bill général, de telle façon que si un amendement est adopté, il puisse s'appliquer à tous les bills.

M. SPROULE: Si j'étais persuadé qu'un bill général sera adopté durant cette session, et qu'il contiendra un article renfermant cette disposition, je ne soulèverais aucune objection. Mais si j'insiste sur ce sujet, c'est parce que je suis au courant des opérations des compagnies d'assurance et des difficultés qui ont été soulevées dans le passé relativement à l'ambiguïté des articles concernant le partage des bénéfices entre les porteurs de police et les actionnaires.

Quand nous discutions le bill de la Canada Life, l'avocat de la compagnie a dit que c'était un bill d'une grande portée. Si la loi ainsi qualifiée par sir Robert Finlay relativement à la Canada Life, devait prévaloir sans être modifiée par le Parlement, elle aurait un effet sur toute compagnie opérant au Canada sur la base de la participation des porteurs de police et le porteur de police appelé à participer, demanderait avec raison et aurait certainement le droit de recevoir une proportion plus grande des bénéfices qu'il n'en a reçu jusqu'alors. Si nous adoptons la disposition qui nous est soumise, celle qui a fait naître cette difficulté, il me semble que nous allons continuer un ordre de choses qui a été trouvé

très défectueux et inintelligible. Aussi, je crois que nous devrions saisir la toute première occasion de la rendre claire et compréhensible, de façon qu'il soit impossible, pour le public, les compagnies ou leurs agents de ne pas la comprendre.

M. J. A. CURRIE: Je crois qu'il serait absolument contraire à l'esprit de la loi de d'Amérique britannique du Nord, qui fixe la juridiction du Parlement sur les contrats civils, de laisser introduire d'autres clauses de cette nature dans les chartes délivrées aux compagnies d'assurance. Je crois que toute l'autorité que nous devrions accorder aux directeurs, pourrait être comprise dans une disposition très simple, leur donnant le droit de partager les bénéfices, ainsi qu'ils le jugeraient convenables de temps à autre, entre les porteurs de police. Mais, dans l'article en question, nous voulons limiter le partage des bénéfices aux bénéfices qui découlent des capitaux des porteurs de police ayant un droit de participation et de plus nous limitons le montant que recevront les porteurs de police à participation. L'agent d'assurance en sollicitant des clients peut donner toutes sortes d'explications à la personne qu'il veut assurer.

Il peut lui affirmer qu'elle recevra une somme beaucoup plus forte qu'elle peut recevoir en conformité de cette loi. Le client sollicité prend une police en ayant confiance à ces explications. Il ne trouve aucune disposition dans la police ou le contrat indiquant d'une façon précise quelle part dans les bénéfices il doit recevoir, mais il croit que c'est indiqué dans la charte. Alors le bon assuré qui a pris une police dans l'espoir d'être appelé à partager dans les 90 p. 100 des bénéfices entiers de la compagnie, s'aperçoit, après avoir payé les primes pendant le nombre fixé d'années, que tout ce à quoi il a droit, c'est 90 p. 100 des bénéfices de son propre argent. C'est tout ce qu'il retire du paiement des primes plus fortes que le prévoit l'assurance ordinaire. Il me semble évident que dans toute police d'assurance on devrait indiquer d'une façon très claire, le montant proportionnel des profits que doit recevoir le porteur de police. En ce qui concerne ce bill, nous n'avons pas plus le droit de limiter le montant des bénéfices que le porteur de police recevra sur la base de la participation, que nous n'aurions le droit de limiter, dans un contrat de mariage, le montant que la femme a le droit de recevoir, par son contrat de mariage, de la fortune de son mari et de déclarer qu'elle ne recevra pas plus de 10 p. 100 environ.

Pour ce motif, je demanderai que la discussion du bill soit différée et qu'il soit renvoyé au ministre de la Justice, en vue d'obtenir son opinion sur la légalité de cet article. Suivant moi, il existe un motif plausible pour le regarder comme une atteinte aux droits civils puisqu'il limite le droit de contracter.

M. T. S. SPROULE.

L'hon. M. FIELDING: Cette clause a été introduite depuis de nombreuses années dans nos chartes et personne n'a encore soulevé d'objection relativement au pouvoir constitutionnel du Parlement d'autoriser ce dispositif. Quelle que soit l'opinion qui ait cours au sujet de la sagesse dans cette distribution des bénéfices, aucune question n'a été encore soulevée quant à l'autorité constitutionnelle du Parlement sur cette question. A moins que l'honorable député ait quelque raison de croire qu'il soit judicieux d'agir autrement, nous ne devrions pas traiter ce bill autrement que nous ne l'avons fait avec les autres bills de même nature.

M. J. A. CURRIE: Le motif est que cette question est matière à litige avec les autres compagnies.

L'hon. M. FIELDING: Cela ne concerne pas cette compagnie.

M. J. A. CURRIE: Pourquoi introduisions-nous dans ce bill une clause qui, dans six mois, pourrait être déclarée "ultra vires"?

L'hon. M. FIELDING: Je ne sache pas qu'en cas de contestation, on ait jamais soulevé le point de savoir si le Parlement avait constitutionellement le droit d'adopter une clause de ce genre. Il peut y avoir contestation au sujet de la signification d'une clause analogue dans une autre charte, mais j'ignore qu'une question ait jamais été soulevée au sujet du pouvoir constitutionnel du Parlement d'adopter une clause semblable.

M. J. A. CURRIE: Cela comporte une question constitutionnelle. Une compagnie passe avec une personne un contrat par le quel elle doit participer dans les bénéfices. Si c'est un contrat civil, il sera défini par la loi civile des provinces. Avons-nous droit de limiter l'étendue du contrat et d'empêcher la compagnie d'assurance d'accorder plus ou moins qu'un certain pourcentage des bénéfices, si ces contrats prévoient le contraire?

A maintes reprises, il a été soumis à notre Parlement des projets de loi relatifs à des droits civils. Il s'en est trouvé un notamment, intéressant la société dite "Methodist Missionary." On aurait voulu inclure dans l'acte de transport une clause imposant certaines conditions ou restrictions à tout transfert de propriété en faveur de cette société. La Chambre refusa d'insérer une disposition restreignant d'une manière quelconque la liberté qu'avaient les intéressés de conclure une convention civile, pareille question relevant entièrement de l'autorité provinciale. Nous ne saurions sans hésitation insérer l'article en question. L'affaire doit être prochainement jugée par les tribunaux civils, et d'ici là, il convient que nous nous abstenions de voter une loi contraire à cette décision. Je ne vois rien qui

s'oppose à ce qu'une société d'assurance distribue ses bénéfices entre ses assurés suivant une convention intervenue entre eux et la société. Que la société soit libre de leur attribuer 10, 20 ou 95 p. 100 des bénéfices, la proportion quelconque qu'il lui plaira; mais que ce soit stipulé dans le contrat. Pour le moment, il n'y a rien de spécifié dans le document, et l'individu qui s'est assuré, sur la foi des représentations à lui faites par un agent d'assurance, constate qu'il a été voté une loi restreignant ses droits et lui attribuant moins qu'on ne lui avait promis.

L'hon. M. FIELDING: Je ne suis pas chargé de faire adopter le projet de loi, et je ne m'intéresse pas particulièrement à son adoption. Mais, en supposant même que l'opinion de l'honorable député soit bien fondée, il serait préférable de la discuter quand nous en serons à délibérer le projet de loi général sur les assurances, de telle sorte que toute décision prise par nous sera applicable non pas à une compagnie seulement, mais à toutes.

M. KNOWLES: Je serais bien prêt à accepter la proposition de l'honorable représentant de Simcoe-nord (M. Currie), si j'avais quelque bonne raison de croire son inquiétude justifiée. Il serait sans doute un peu présomptueux de ma part d'exprimer à l'improviste une opinion sur un point contesté de droit constitutionnel; mais je ne vois pas qu'il y ait ici matière à hésitation. Puisque nous avons le pouvoir de constituer une société d'assurance, sûrement nous avons aussi le pouvoir de restreindre ses attributions dans la mesure que nous jugeons opportun. Je sais bien que les législatures provinciales sont compétentes en matière de droits civils; mais cette compétence n'est pas absolue, et notamment dans le cas actuel où l'on nous demande de constituer une société et de définir ses attributions. L'honorable ministre des Finances a fait observer que c'est la première fois qu'on s'oppose à l'adoption d'une loi de cette nature; et avant de nous demander de différer l'adoption de ce projet de loi, on devrait être en mesure d'opposer une objection plus valide que celle fondée sur le manque de compétence de notre Parlement. Sûrement, l'inquiétude que peut avoir une personne n'est pas une raison suffisante pour nous faire différer l'adoption du bill. Malgré tout le respect que je puis avoir pour les opinions dont l'honorable député nous donne le bénéfice en mainte occasion, je soumets qu'il n'a pas été fait aucune preuve sérieuse, ni avancé aucune opinion mûrie qui nous justifie de différer l'adoption du projet de loi.

M. J. A. CURRIE: Aucune société n'a le droit d'admettre ses associés, ni le public, à la participation de ses bénéfices, à moins qu'un article de sa charte ne l'y autorise spécialement. Telle est la loi en Angleterre et dans tous les pays. Cette disposition est insérée dans les chartes de sociétés d'assurance en vue de leur permettre d'admettre leurs assurés à la participation des bénéfices, et ces chartes les autorisent à poursuivre leurs opérations, non seulement au Canada, mais à l'étranger. Avons-nous le droit d'insérer dans les contrats d'assurance une restriction à ce droit de répartition des bénéfices? Pourquoi cette répartition des bénéfices ne serait-elle pas simple affaire de convention entre la société et l'assuré? Si vous autorisez une société à admettre ses assurés à la participation des bénéfices, pourquoi le chiffre proportionnel de bénéfices ne serait-il pas laissé à la décision des intéressés et inscrit dans la police? Au lieu de cela, vous formulez cette disposition générale, rédigée de telle sorte qu'une compagnie d'assurance pourra se dispenser d'inscrire dans la police la quotité de la participation. Dès lors, on pourra s'assurer dans la pensée qu'on va recevoir une somme beaucoup plus importante; puis, après avoir payé des primes, durant nombre d'années, on s'aperçoit en consultant sa police, que la quotité de la participation n'est fixée nulle part, et on est contraint de se reporter à un acte du Parlement voté il y a quelque vingt ans pour découvrir que la proportion des bénéfices à répartir est très petite. Mais si cette question doit être examinée, si le ministre des Finances déclare qu'il va être inséré dans le projet de loi sur les assurances une disposition applicable à toutes les sociétés, je retirerai volontiers mon objection.

L'hon. M. FIELDING : Le projet de loi sur les assurances renferme un article relatif au mode de répartition des bénéfices, et qui soulève cette question même ; de sorte que l'honorable membre sera à même de discuter toute la question quand cet article sera délibéré.

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

DISCUSSION DU PROJET DE LOI (No 40) TENDANT A CONSTITUER EN CORPORATION LA COMPAGNIE DE PRET "GREAT WEST PERMANENT".

La Chambre passe à la suite de la discussion en comité général sur le projet de loi (n° 40), déposé par M. Alexander Haggart, tendant à constituer en corporation la compagnie de prêt "Great West Permanent".

Sur l'article 9 (garantie des placements).

M. SPROULE : Il est prescrit dans cet article que la compagnie "ne peut placer ni prêter des fonds sur la garantie d'actions d'aucune autre compagnie de prêt, sauf l'autorisation ci-dessous". Cela voudrait dire qu'elle est autorisée à employer ses

fonds à l'acquisition d'actions de toute compagnie autre qu'une compagnie de prêt. N'est-ce pas là un pouvoir trop étendu ?

L'hon. W. S. FIELDING (ministre des Finances): C'est le même article que l'on trouve dans les actes relatifs à d'autres compagnies de même nature, ainsi que dans la loi générale relative aux compagnies de prêt.

Sur l'article 16, paragraphe "c":

c) Déléguer leurs pouvoirs ou quelques-uns de ces pouvoirs à des comités composés des membres du conseil qu'ils jugent à propos de nommer à cette fin, et tout comité ainsi constitué doit, dans l'exercice des pouvoirs qui lui sont ainsi délégués, se conformer aux règles qui lui sont imposées par les directeurs;

M. SPROULE: Ces années dernières, il fut établi une société qui adopta ce système de comités, et il m'a paru très détestable; ses effets ont été désastreux pour ceux qui avaient acheté des actions dans le fonds social de la compagnie. Sous ce régime, on établit un comité dans chaque village, dans chaque localité. Le présent article paraît accorder à la compagnie le droit de déléguer aucun de ses pouvoirs à des comités. Il n'y aurait pas de mal à reconnaître au comité certains pouvoirs restreints, mais il ne faudrait pas l'autoriser à déléguer à un comité le droit de contracter une obligation, d'emprunter de l'argent, ou autre chose de cette nature.

La compagnie York Loan dont l'histoire lamentable a été récemment révélée au public, présentait ce caractère entre autres: elle avait des comités sur tous les points du pays. Il ne faudrait permettre à ces comités que d'exécuter un certain travail de routine, faire fonction d'inspecteur, faire rapport sur la valeur des propriétés, voir aux recouvrements, et autres besognes de cette nature. Ce sont de ces besognes dont un comité peut fort bien se charger. Mais il serait excessif de leur reconnaître des pouvoir plus étendus.

L'hon. M. FIELDING : Cette disposition ne me paraît avoir rien d'inusité, et le surintendant m'informe qu'il ne lui a été signalé aucun usage abusif de ce pouvoir. Sans doute, c'est aller un peu loin que de permettre à la compagnie de déléguer ses attributions à un comité. Si je ne me trompe, le principal objet de l'établissement de ces comités est de faire connaître la compagnie et d'étendre ses opérations au loin. Je ne dirais pas que ces comités sont des agents du recrutement, bien qu'ils aient en vue de multiplier les obligations de la compagnie. Il y a lieu de supposer que le bureau central ne déléguera à ses comités que les pouvoirs qu'ils peuvent exercer sans inconvénient. Je ne sache pas qu'il se soit produit d'abus notables sous l'empire de cette disposition. A

légard de la compagnie York Loan, je ne crois pas que l'honorable membre affirme qu'il est résulté des embarras en conséquence des opérations de ces comités.

M. SPROULE : Tout ce que je puis dire c'est que d'après ce que j'ai pu observer du fonctionnement de ces comités, ils m'ont toujours paru donner des résultats déplorables. Voici ce qui se passe généralement. Il se rend un agent dans un village, dans le but de s'assurer des auxiliaires; il constitue un comité chargé de poursuivre les opérations dans la localité. L'agent nomme président l'un de ceux qu'il a raccolés, en nomme un autre inspecteur, et un troisième secrétaire. Chacun à sa fonction à remplir, et reçoit une rémunération proportionnée à la somme de travail exécutée sur place. Ce sont tous là des fonctionnaires rétribués, toute petite que soit la rétribution; et cette rétribution, du reste, augmente dans la même mesure que l'importance des opérations. Ils sont tous intéressés au développement des affaires de la compagnie, soucieux de multiplier ses opérations. Comme il serait facile pour l'inspecteur, me suis-je dit, de se concerter avec l'agent, avec le secrétaire, avec le président, pour approuver des emprunts dans certains cas où la garantie n'est pas des meilleures, ou encore des prêts plus élevés que de raison, et cela parce que la commission en sera d'autant plus forte. Je ne pense pas que personnellement dans le cas d'irrégularité de la part des membres de ces comités, on soit à même de se rabattre sur aucun cautionnement qu'ils auraient donnés; on ne pourrait invoquer la protection que de la loi générale. Ces personnes font au public des représentations dans le genre de celle-ci : Si vous placez vos fonds auprès de cette compagnie, vous en retirerez un certain bénéfice dans quelques mois ou dans quelques années; et c'est un bénéfice qu'aucune compagnie ne saurait légitimement assurer. Je sais à quoi m'en tenir, pour avoir examiné le fonctionnement de deux ou trois de ces institutions; et je sais que les rendements qu'elles promettent ne sont pas de ceux que peut promettre une compagnie respectable, adonnée à des opérations légitimes.

C'est là l'œuvre de ces comités, et par suite, au bout de quelque temps, les compagnies sont en déconfiture. Je me souviens de l'une d'elles qui opérait dans notre centre, il y a quelque vingt ans, et je me demande s'il reste aujourd'hui deux membres du comité qui avaient été nommé il y a vingt ans. Qu'est-il arrivé? On a payé sa contribution, et plus tard, lorsqu'on a voulu réaliser les bénéfices de ces placements, en conformité des espérances qu'on avait conçues, on s'est aperçu qu'on avait été la victime d'une fraude gigantesque, on n'a pu recouvrer le quart de son

placement. Je me souviens d'un particulier qui avait, si j'ai bonne mémoire, versé $62 ou $64, et à qui on avait fait espérer qu'il retirerait $250, après un certain laps d'années: il retira à peu près deux dollars de moins qu'il n'avait payé. C'est là, à mon sens, un genre d'opérations frauduleuses et condamnables, et elles s'exercent par l'intermédiaire de ces comités spéciaux auxquels sont délégués les pouvoirs du bureau central. Les souscripteurs constatant comment les choses se passaient se retirèrent les uns après les autres, et perdirent à peu près tout l'argent qu'ils avaient ainsi placé.

(Rapport est fait du projet de loi).

ADOPTION DU BILL CONCERNANT LA COMPAGNIE D'ENERGIE NIAGARA-WELLAND.

La Chambre passe à la suite de la discussion, en comité général, sur les articles du bill (n° 33), présenté par M. Guthrie, concernant la compagnie d'énergie Niagara-Welland.

Sur l'article 2.

M. SPROULE: Cette compagnie n'a-t-elle pas déjà commencé ses opérations?

M. GUTHRIE: Oui.

M. SPROULE: Est-elle en opération depuis un certain temps et a-t-elle fait quelques démarches pour compléter ses travaux?

M. GUTHRIE: Il a été démontré devant le comité des bills d'intérêt privé qu'elle a dépensé entre $60,000 et $70,000, mais elle a eu certaines questions à débattre avec le gouvernement d'Ontario, comme conséquence de la politique adoptée par ce dernier à l'égard des chutes Niagara. En attendant, la compagnie ne veut pas que sa charte devienne périmée.

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

RENVOI DU BILL CONCERNANT LA COMPAGNIE D'ASSURANCE CANADA LIFE.

La Chambre passe à la discussion en comité général sur le bill (n° 56), déposé par M. A. H. Clarke, concernant la compagnie d'assurance sur la vie "Canada".

M. J. A. CURRIE: Je crois savoir que plusieurs députés désirent étudier ce projet plus à fond et je demande que l'étude en soit remise à un jour ultérieur. Je propose en conséquence que le comité fasse un rapport de l'état de ses délibérations et soit autorisé à siéger de nouveau à une date ultérieure.

M. PERLEY: J'aurais quelques remarques à faire au sujet de ce projet de loi. Je ne suis pas du tout actionnaire dans "La Canada", mais je suis un des assurés et à ce titre, je suis satisfait de l'article 2, qui a pour but de régler un point de droit, car je considère que cet article précise l'intention première du législateur et donne force de loi à ce qui se fait depuis trente ans.

Mais, à titre de membre du Parlement, je considère aussi que cette article, pour son caractère rétroactif, soulève une grave question. J'ai discuté cette objection devant le comité l'autre jour et j'ai interrogé le promoteur du bill, M. Leighton McCarthy, sur notre pouvoir de légiférer dans ce sens l'à-propos de le faire. Les raisons qu'il m'a données ne m'ont pas paru très satisfaisantes, vu qu'il était intéresé dans le projet à titre d'avocat de la compagnie et que les porteurs de police n'avaient pas d'avocat pour les représenter.

J'ai étudié davantage le côté légal de la question et j'ai rencontré plusieurs avocats qui sont opposés à une législation de cette nature. Je citerai, en outre deux avocats éminents qui sont en même temps membres de ce Parlement, les honorables députés d'Essex-sud, et de York-nord. Tous deux en discutant l'autre jour l'affaire du lac Cobalt, ont invoqué des arguments qui me semblent condamner absolument l'adoption par cette Chambre de toute loi ayant un effet rétroactif.

Cette compagnie compte beaucoup d'assurés, non seulement au Canada, mais dans tous les pays du monde. N'étant pas avocat, je ne suis pas en état d'argumenter sur ce point de droit, mais il me semble qu'avant d'adopter cet article nous devrions avoir une déclaration précise du ministre de la Justice sur une question qui affecte les droits civils de beaucoup de gens, dans plusieurs pays.

Le ministre de la Justice doit prendre la responsabilité d'aviser la Chambre sur ce point, puisqu'il est la plus haute autorité du Parlement,sur les questions de droit. Par conséquent je lui ai écrit que je lui demanderais aujourd'hui de donner son opinion, avant que la Chambre soit appelée à se prononcer sur cet article.

Je regrette qu'il soit retenu chez lui par une indisposition, mais j'espère que le promoteur du bill admettra que nous ne devons rien faire avant d'avoir obtenu l'opinion officielle du ministre de la Justice. Je crois donc devoir appuyer la proposition de l'honorable député de Simcoe-nord (M. Currie).

M. A. H. CLARKE: Ce bill a été discuté à fond devant le comité des banques et du commerce, qui est le comité spécialement constitué pour étudier les questions de cette nature. Les objections dont parle l'honorable député d'Argenteuil (M. Perley) ont été longuement débattues et il me semble qu'à

propos d'un bill d'intérêt privé, quand les parties intéressées ont été entendues, la Chambre doit ratifier la décision du comité.

J'admets que la Chambre est parfaitement libre de discuter la question de nouveau et si les honorables députés désirent sincèrement que le bill soit reservé pour plus ample discussion, je ne m'opposerai pas à leur demande. Je désire, naturellement que le bill soit adopté le plus tôt possible, et je ferai observer que le cas est bien différent de celui du lac Cobalt, que nous avons discuté l'autre jour; s'il en était autrement, je ne me serais pas chargé de ce bill. Je l'ai étudié très attentivement, car j'ai autant d'intérêt que qui que ce soit dans cette Chambre à ce que les droits des particulier ne soient pas lésés par l'effet rétroactif d'une loi. Mais ici, je considère que la question de rétroactivité ne se présente pas.

Dans l'affaire du lac Cobalt, la question devait être soumise au tribunal, et le tribunal était la seule autorité à invoquer. Dans le cas actuel, le texte de la loi ne rend pas l'intention réelle du législateur et par l'amendement on ne demande pas de changer la loi ni de supprimer des droits acquis. On veut simplement donner plein effet à l'intention qu'avait le Parlement, lorsqu'il a voté la loi qu'on désire modifier.

Dans le cas de la compagnie "Canada" les tribunaux n'ont aucune juridiction. Les juges ont déclaré que la question regardait le Parlement et non les tribunaux, et que c'est au Parlement à rectifier l'erreur commise. Dans le cas actuel la Chambre doit exercer ses pouvoirs judiciaires, de même que ses pouvoirs législatifs. Les membres du Parlement doivent s'ériger en juges et décider si les prétentions de la compagnie sont fondées ou non.

M. S. SHARPE : Je ne suis pas surpris d'apprendre qu'aucun porteur de police n'assistait à la discussion de ce bill devant le comité des banques et du commerce, car les avis publiés dans les journaux n'étaient pas suffisants pour faire connaître aux assurés la nature des changements qui seraient demandés. Comme nous le savons tous, ce projet de loi intéresse 35,000 porteurs de police, et pas un seul ne s'est présenté devant le comité pour le combattre.

Je conseillerais de réserver le bill, non pas jusqu'à demain, ou la semaine prochaine, mais jusqu'à la prochaine session, pour donner aux porteurs de police le temps de prendre connaissance de la nature des changements proposés et de se présenter devant le comité.

L'avis par lequel la compagnie a fait connaître son intention de déposer ce bill était ainsi conçu:

Avis est par le présent donné qu'une demande sera faite au parlement du Canada, à sa prochaine session, pour qu'il soit déposé un projet de loi tendant à modifier les actes relatifs à la compagnie d'assurance sur la vie "La Canada", en changeant la date de l'assemblée annuelle, en apportant les modifications nécessaires quant aux avis de convocations des futures assemblées et en autorisant d'autres changements quant à la date de ces assemblées.

M. A. H. CLARKE.

L'avis ne comporte d'abord que des questions de simple formalité, comme si l'on voulait cacher l'objet réel du bill. Vient ensuite une simple phrase:

....définitivement les dispositions à prendre quant au partage des profits.

Puis cette autre:

....étendant les pouvoirs de la compagnie des biens immobiliers dans Ontario et autres fins.

Je maintiens que cet avis n'est pas suffisant pour porter à la connaissance des porteurs de police de cette compagnie, que par ce bill on propose de les priver de leurs droits les plus incontestables. Ce bill affecte des intérêts représentant plus de $2,000,000 et, d'après l'opinion d'un des avocats les plus éminents de l'Angleterre, il prive de leurs droits 35,000 porteurs de police.

Je maintiens que ce bill ne devrait pas être adopté à cette session, mais que la compagnie devrait être tenue de publier un avis exposant franchement l'objet du bill, pour que les porteurs de police puissent l'étudier et s'en rendre compte.

Je ne puis pas admettre avec mon honorable ami (M. A. H. Clarke) que le cas soit différent de celui du lac Cobalt. Il est vrai que la situation des parties n'était pas la même dans les deux cas, mais le présent bill est indéniablement rétroactif de sa nature. Il tend à supprimer des droits qui, au dire d'avocats éminents, appartiennent aux porteurs de police pour les transférer à une autre classe d'intéressés, les actionnaires.

Ce bill tend à léser des privilèges et des droits de la plus grande importance, et j'ai été très surpris d'apprendre que son parrain n'était autre que l'honorable député d'Essex-sud (M. A. H. Clarke), le même qui a demandé le dépôt de tous les documents se rapportant à l'affaire du lac Cobalt, et qui a blâmé si sévèrement le gouvernement d'Ontario d'avoir fait voter une pareille loi.

Qui propose ces changements? Ce ne sont pas les porteurs de police, mais les actionnaires de la compagnie. Les porteurs de police, qui sont au nombre de 35,000, ne sont pas en état de s'entendre et de combattre le projet et on ne peut pas s'attendre qu'un simple assuré vienne à Ottawa pour en empêcher l'adoption.

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

DISCUSSION DU BILL CONCERNANT LA ROYAL CASUALTY AND SURETY COMPANY OF CANADA.

La Chambre se forme en comité et passe à la discussion des articles du bill (n° 51), déposé par M. H. H. McLean, concernant la Royal Casualty and Surety Company of Canada.

Sur l'article 1er.

M. LENNOX: J'ai reçu une lettre d'un de mes commettants, au sujet du titre d'une compagnie. Il parle d'un bill proposé par la "Royal Victoria Life Insurance Co.", tendant à supprimer le mot "Victoria" de manière à en faire la " Royal Life Insurance Co."

L'hon. M. FIELDING: Il ne s'agit pas en ce moment du bill dont veut parler mon honorable ami. Mais la question du titre se pose ici, toutefois.

M. LENNOX: Je suppose qu'elle a été discutée devant le comité, mais mon correspondant qui a des intérêts dans la " Royal Insurance Co." prétend que ce changement n'est pas juste. Je ne suis pas certain si la présente compagnie est une compagnie d'assurance sur la vie.

L'hon. M. FIELDING: Sur la vie et contre le feu.

M. LENNOX: Celle dont je parle est une compagnie d'assurance contre les accidents et, à ce titre, elle participe à la nature des compagnies d'assurances sur la vie.

Je ferai observer au ministre que l'on ferait bien de se demander sérieusement s'il convient de permettre à une compagnie quelconque de se servir d'une appellation ressemblant à celle d'une autre compagnie. Le ministre, je le sais, est contraire à cela. Je vois inscrit au feuilleton un projet de loi tendant à constituer en corporation la Royal Canadian Accident Insurance Company, et je trouve que le mot "Royal" est de trop dans ce titre.

L'hon. M. FIELDING: Je suis assez de l'avis de mon honorable ami. La question a été soumise au comité, et c'est à grand'peine que nous avons pu en venir à une conclusion quant à la règle à établir. Certains de ces noms viennent naturellement à la pensée, et l'on a maintenu que nulle compagnie n'a droit au monopole d'une appellation quelconque. Ainsi, nous avons mis à l'étude un projet de loi relatif à la Great West Loan Company; la Great West Life Company existant déjà, certains ont pensé qu'il pourrait survenir une confusion de noms. D'autre part, a-t-on dit, on se sert de l'expression "Great West" pour désigner nos vastes prairies de l'Ouest et, partant, il ne conviendrait pas de reconnaître à qui que ce fût le privilège exclusif de se servir de ces deux mots-là; mais les compagnies faisant des affaires de genre différent, c'est aux autres mots de leur appellation respective qu'il faut s'en rapporter pour faire la distinction.

A une séance précédente du comité, on avait encore émis l'opinion que les associations d'origine étrangère ou anglaise et désignées sous des noms particuliers ne devaient avoir le monopole de ces noms pour empêcher d'autres compagnies de s'en servir au Canada. Le dernier cas de ce genre s'est produit l'an dernier: il s'agissait du mot: "Travellers", qui désigne une compagnie américaine bien connue qui fait affaire au Canada depuis nombre d'années. On avait proposé l'établissement d'une compagnie devant être désignée sous le nom de "The Travellers of Canada". On s'y opposa tout de suite sous prétexte qu'il en devait résulter de la confusion; mais le comité décida que le mot "travellers" ne pouvait être la propriété exclusive d'aucun groupe en particulier. Il s'agissait là d'un nom commun dont chacun a droit de se servir, et qu'une compagnie étrangère se le fût attribué, cela ne suffisait pas pour empêcher le Parlement du Canada d'autoriser une compagnie canadienne à en faire usage.

Certes, c'est chose fort difficile d'établir une règle précise en pareille matière. La similitude de noms ne devrait pas être autorisée chaque fois qu'il en peut résulter de la confusion dans l'esprit des gens; mais lors de la discussion qui eut lieu devant le comité, le sentiment général était qu'il ne fallait autoriser aucune compagnie à accaparer un nom quelconque, surtout quand ce mot servait déjà à désigner diverses choses. Tel est le cas du mot "Royal", qui sert à désigner nombre d'institutions. Ce serait aller un peu trop loin que de permettre que ceux qui ont été les premiers à se donner une appellation quelconque soient seuls autorisés à s'en servir.

Pour ma part, je ne puis dire au juste si cette désignation-ci constitue ou non un empiètement sur la règle posée par le comité, mais celui-ci, après avoir pesé toutes choses, a décidé que les objections soulevées dans le cas présent ne sont pas sérieuses.

M. LENNOX : Je me rends compte de la difficulté de la tâche qui incombe au ministre dans le cas présent ; il me semble néanmoins que nous nous écartons des règles de la prudence. Il y a, je crois, une distinction rigoureuse à faire entre une compagnie étrangère et une compagnie anglaise, distinction qui ne me paraît pas avoir de raison d'être entre une compagnie canadienne et une compagnie anglaise. Nous pourrions méconnaître à une compagnie étrangère le droit à l'usage exclusif d'un certain nom ; mais dans le cas d'une compagnie anglaise que nous avons autorisée à faire affaires au sein de la population anglaise du Canada, je crois qu'il convient de faire comme s'il s'agissait d'une institution canadienne. Voilà pour le premier point ; passons à l'autre.

Dans le premier cas, c'est au point de vue de la compagnie que nous examinons la question, mais il importe beaucoup plus de se placer au point de vue du public, et c'est ce que le ministre a fait un peu en disant que nous voulons arranger les choses de façon qu'il n'y ait ni confusion ni erreur, et que nous devons, autant que faire se peut, prévenir la similitude des noms. Le mot "Royal" sert à désigner une compagnie d'assurance des plus recommandables; or un simple malentendu pourrait induire les gens à faire affaires avec une autre compagnie se servant de ce même mot. Il existe une grande différence entre cette désignation et les mots "Great West", qui servent à désigner une partie importante du domaine national.

L'hon. M. FIELDING: Il en est de même du mot "Royal".

M. LENNOX: Le cas est différent. Nous n'entendons reconnaître à personne, pas même aux gros bonnets, le droit exclusif à l'usage des mots "Great West". Le cas est quelque peu différent quand il ne s'agit que d'un mot qui n'est la désignation d'aucun bien en particulier. Quelle que soit l'attitude du ministre dans le cas actuel, je me plais à croire qu'il n'a pas résolu de ne jamais permettre que le mot "Royal" serve à désigner une compagnie d'assurance-vie; or, dans un sens, la compagnie dont il s'agit ici s'occupe de l'assurance sur la vie.

M. J. A. CURRIE: On me dit que certaines des grandes compagnies anglaises faisant affaires au Canada éludent la loi, émettent leurs actions et leurs polices en se faisant autoriser en tant que compagnies canadiennes. Si je ne me trompe, la Liverpool, London & Globe et une ou deux autres compagnies sont dans ce cas-là. Les agents de la Royal Fire Insurance Company s'occupent aussi des l'assurance contre les accidents.

L'hon. M. FIELDING: Non pas; la compagnie anglaise ne s'occupe pas des accidents.

M. J. A. CURRIE: Les agents de la Royal s'occupent de l'assurance contre les accidents pour le compte d'autres compagnies, et la compagnie anglaise est si favorablement conue, que les clients de ces agents sont induits en erreur en ce qu'ils sont portés à croire que la Royal Canadian Company est la filiale de la compagie anglaise. Si le parrain de ce projet de loi nous donne l'assurance que cette compagnie est une filiale de la Royal Insurance Company, nous pourrons nous rendre à sa demande; dans le cas contraire, nous n'en devons rien faire.

L'hon. M. FIELDING: Le parrain du projet de loi ne semble pas être à sa place. Non seulement nous n'avons pas d'assurance de cette nature, mais les renseignements que je possède me font croire qu'il s'agit d'une compagnie indépendante.

M. J. A. CURRIE: Dans ce cas, je demande que le bill soit réservé jusqu'à ce que cette assurance nous soit donnée.

L'hon. M. FIELDING: Le comité a fait une étude approfondie de la question. Je ne veux rien affirmer, mais je doute que l'on puisse sensiblement amender le projet de loi. La question est de celles que nous avons débattues mainte et mainte fois.

Aux yeux du comité, il existe entre la Royal Casualty Company et la Royal Fire Insurance Company une distinction suffisante pour que la confusion ne soit pas possible. Quoi qu'il en soit, je ne tiens pas à hâter l'adoption du projet de loi en l'absence de celui qui en est le parrain, et s'il se trouve un certain nombre de députés qui tiennent à faire une étude plus approfondie du cas, je ne m'opposerai pas à ce que l'adoption du bill soit remise à plus tard.

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

ADOPTION DU BILL RELATIF A LA CANADA NATIONAL FIRE INSURANCE COMPANY.

La Chambre passe à la discussion en comité général sur le projet de loi (n° 76), déposé par M. A. Haggart, constituant en corporation l'Imperial Fire Insurance Company.

L'hon. W. S. FIELDING (ministre des Finances): La désignation de la compagnie ayant soulevé certaines objections, on se propose d'y substituer celle de "Canada National"; mais ceci ne peut se faire qu'en la présence de M. l'Orateur.

(Rapport est fait du projet de loi, qui est lu pour la 3e fois.)

M. A. HAGGART propose que le bill soit adopté et que le titre en soit changé en celui de la "Canada National Fire Insurance Company".

(Adopté.)

DELIBERATION EN COMITE GENERAL.

De divers projets de loi:

Le 1er (n° 56), déposé par M. A. H. Clarke, concernant la compagnie d'assurance Canada Life;

Le 2e (n°51), déposé par M. H. H. McLean (Sunbury-et-Queen), constituant en corporation la Royal Casualty and Surety Company of Canada;

Le 3e (n° 63), déposé par M. Ames, constituant en corporation la Canadian Accident Insurance Company;

Le 4e (n° 62), déposé par M. Neely, constituant en corporation la compagnie du che-

min de fer de Prince-Albert à la baie d'Hudson;

Le 5e (n° 37), déposé par M. Knowles, constituant en corporation la Western Canadian Life Assurance Company.

3e LECTURE

De divers projets de loi :

Le 1er (n° 55), déposé par M. Cowan, constituant en corporation la British Columbia Life Assurance Company ;

Le 2e (n° 62), déposé par M. Neely, constituant en corporation la compagnie du chemin de fer de Prince-Albert à la baie d'Hudson;

Le 3e (n° 40), déposé par M. Haggart (Winnipeg), constituant en corporation la Great West Permanent Loan Company;

Le 4e (n° 33), déposé par M. Guthrie, concernant la Niagara-Welland Power Company.

ADOPTION DU PROJET DE LOI RELATIF A CERTAIN BREVET DE THOMAS L. SMITH.

Le projet de loi (n° 71), déposé par M. Bickerdike, relatif à certain brevet de Thomas L. Smitr, est délibéré sommairement en comité général et il en est fait rapport.

L'hon. GEO. E. FOSTER (Toronto-nord): Le ministre de l'Agriculture, (M. Fisher) a-t-il pris connaissance des dispositions de ce projet de loi et y a-t-il donné son assentiment ?

(Le projet de loi est lu pour la 3e fois et adopté.)

2e LECTURE

De divers projets de loi :

Le 1er (n° 69), déposé par M. German, constituant en corporation la compagnie du pont de Fort-Erié à Buffalo;

Le 2e (n° 91), déposé par M. Macdonell, constituant en corporation la Prudential Trust Company, Limited;

Le 3e (n° 94), déposé par M. Boyer, concernant la Cedar Rapids Manufacturing and Power Company;

Le 4e (n° 95), déposé par M. Lachance, constituant en corporation les Royal Guardians;

Le 5e (n° 96), déposé par M. Burrell, concernant la compagnie du chemin de fer de la vallée de la rivière Kettle;

Le 6e (n° 102), déposé par M. Beattie, constituant en corporation la compagnie du chemin de fer du Nord-Ouest de London.

Le 7e (n° 103,) déposé par M. Pardee, concernant la National Accident and Guarantee Company of Canada;

Le 8e (n° 104), déposé par M. Smyth, relatif à la compagnie du chemin de fer du Nord de Thessalon.

RENVOI D'UN PROJET CONCERNANT L'"AMMONAL EXPLOSIVES" (1908), A RESPONSABILITE LIMITEE.

L'ordre du jour appelle la 2e lecture du bill (n° 93), déposé par M. A. C. Macdonell, relatif à certains brevets de l'Ammoral Explosives (1908), à responsabilité limitée.

M. J. A. CURRIE (Simcoe-nord): Ce projet de loi, je suppose, a trait à des brevets concernant la fabrication de poudres ammoniacales. Dans la préparation de certains explosifs employés pour des fins militaires, on se sert aujourd'hui d'ammoniaque, au lieu de nitrates. Le gouvernement canadien fabrique peut-être de tels explosifs et il peut y avoir lieu de se demander s'il serait sage de reconnaître la validité de brevets comme celui-ci. Le parrain du projet de loi n'est pas présent pour élucider la question; aujourd'hui je demanderai de réserver cet objet.

M. l'ORATEUR: Réservé.

QUESTIONS.

CHEMIN DE FER DE L'EST DU CANADA.

M. AMES demande:

1. Combien l'Etat a-t-il payé originairement pour le chemin de fer de l'Est du Canada?
2. Depuis l'acquisition de la ligne de Fredericton à Chatham, quel montant a-t-il dépensé annuellement pour l'améliorer?
3. Quelle est la valeur approximative du matériel roulant qui a été ajouté à celui qui était précédemment employé sur cette ligne?
4. Quelle a été, chaque année, depuis son acquisition par l'Etat, la dépense approximative pour frais d'exploitation, et quelles ont été les recettes approximatives de cette ligne?

L'hon. GEO. P. GRAHAM (ministre des Chemins de fer et des Canaux):

1. En 1905:

30 juin, ministère des Chemins de fer et des Canaux, montant payé à Ottawa..	$800,000 00
En 1908.	
29 février, ministère des Chemins de fer et des Canaux, montant des chèques émis à Ottawa, W. B. Snowball, R. A. Snowball, W. C. Winslow..	19,000 00
	$819,000 00

2. Montants dépensés chaque année et imputables sur le capital depuis l'acquisition de la ligne

de Fredericton à Chatham, du 1er octobre 1904 au 31 janvier 1909:

Exercice 1904-1905:		
Voies de garage	$ 9,575 05	
Quais	355 00	
Matériaux pour la voie et main-d'œuvre	26,498 10	
		$36,428 15
Exercice 1905-1906:		
Pour augmenter l'approvisionnement d'eau	$ 19,243 04	
Sémaphores aux stations	1,607 01	
Voies de garage	10,929 62	
*Pont de Fredericton et Sainte-Marie	300,000 00	
		$331,779 67
Exercice 1906-1907:		
Pour renforcer les ponts	$12,455 83	
Pour augmenter l'approvisionnement d'eau	3,634 48	
Voie de garage—Fredericton	96 00	
Clôturage d'une partie non encore enclose de la voie	15,983 36	
Condenseur de l'air à Gibson	1,780 91	
Glacière à Gibson	2,138 76	
		$36,089 34
Exercice 1907-1908:		
Pour renforcer les ponts	$111,490 29	
Pour augmenter l'approvisionnement d'eau	11,559 88	
Clôturage d'une partie non encore enclose de la voie	11,979 24	
Diminution des pentes de la voie	3,950 49	
Nouvelles plaques tournantes	3,348 08	
Condenseurs de l'air à Gibson	361 54	
Sémaphores électriques	512 26	
Voies de garage	2,382 28	
Amélioration de la ligne télégraphique	2,498 23	
Bâtiments	2,695 78	
		$150,778 07
Exercice 1908-1909:		
Pour renforcer les ponts	$ 8,650.94	
Pour augmenter l'approvisionnement d'eau	10,716.15	
Clôturage d'une partie non encore enclose de la voie	11,267.94	
Améliorations à Loggieville	309.32	
Nouvelles plaques tournantes	1,035.09	
Sémaphores électriques	417.43	
Acquisition de terrains	230.00	
Voies de garage	2,303,15	
Bâtiments	7,923.75	
	$ 42,853.77	
		$ 597,929.00

M. G. P. GRAHAM.

CHEMIN DE FER INTERCOLONIAL.

Budget des dépenses imputables sur le capital, 1909-1910.

Division des chemins de fer de l'Est du Canada.

Sutton-Road — Construction d'une voie de garage sur un prolongement de 100 pieds		$ 875
Ivory's.—Nouvel abri et quai		350
Maloney's.—Nouvel abri et quai		350
Cushman's.—Nouvel abri et quai		350
Upper-Nelson.—Pour un abri		150
Blackville.—Perron de chargement	$250	
Pour convertir l'ancienne consigne en salle d'attente	300	
		550
Forkes.—Nouvel abri et quai		350
Upper-Blackville.—Remise pour bagage, charbon et huile		250
Weaver's.—Nouvel abri et quai		350
Herley-Brook.—Nouvel abri et quai		350
Blinsfield.—Nouvel abri		150
Daoktown.—Perron de chargement		250
Carroll's.—Pour construire un abri		150
Carroll's.—Pour allonger voie de garage du croisement, 10 wagons, 400 pieds		800
Boiestown.—Pour allonger la voie de garage afin de recevoir 20 wagons, 800 pieds		2,000
Astles.—Abri		150
Clearwater.—Abri		150
Cross-Creek.—Pour construire un perron de chargement de 70 pieds de largeur		300
Cross-Creek.—Pour déplacer le chemin public entre Cross-Creek et le pont couvert afin de supprimer 4 croisements		1,000
Pont-Couvert.—Peron de chargement		
Pont-Couvert.—Perron de chargement de 200 pieds pour 5 wagons		500
Nashwaak.—Pour construire un abri et un quai		350
Manzer's.—Pour construire un abri		150
Marysville.—Pour un terrain de chargement avec voie de garage et un quai—		
Terrain	$1,000	
Voie de garage	1,600	
Quai	350	
Nivellement du chemin	500	
Halle aux marchandises	800	
		4,250
Clôturage de 30 miles de la voie non encore enclos		20,000
Pour mettre en état de service la ligne d'Indiantown à Blackville:—		
Ballastage	$10,000	
Traverses et rails	10,000	
Clôtures	500	
		25,000

3. La valeur approximative du matériel roulant qui a été ajouté à celui qui était précédemment employé sur le chemin de fer de l'Est du Canada est de $57,500 et se décompose ainsi:—

7 locomotives à $5,000 chacune	$35,000
9 voitures à voyageurs à $2,500 chacune	22,500
Total	$57,500

4. Dépense approximative pour frais d'exploitation du chemin de fer de l'Est du Canada, d'octobre, 1904 à mars, 1908:—

1904-05	$105,790 82
1905-06	152,850 33
1906-07	141,243 22
1907-08	198,054 37

CHEMIN DE FER INTERCOLONIAL.

TABLEAU montrant les recettes de la division est du Canada du chemin de fer intercolonial du 1er d'octobre 1904 au 31 janvier 1909.

Mois.	Recettes du trafic des voyageurs.	Recettes du trafic des march'ndises	Dépêches et divers.	Recettes totales.
1904.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Octobre	3,403 82	4,697 90	1,470 20	9,542 01
Novembre	3,207 33	3,386 76	1,432 44	8,026 54
Décembre	2,449 76	4,859 46	1,522 76	8,831 98
Total	9,060 91	12,914 13	4,425 49	26,400 53
1905.				
Janvier	2,423 16	4,338 02	1,468 66	8,229 84
Férier	2,338 45	3,127 14	1,439 02	6,904 61
Mars	3,874 53	5,540 33	1,476 84	10,891 70
Avril	4,489 45	5,588 54	1,492 89	11,570 88
Mai	3,394 19	6,674 58	7,496 66	11,565 43
Juin	4,754 17	6,930 52	1,815 36	13,500 05
Juillet	4,175 51	6,637 93	1,772 41	12,585 85
Août	4,090 48	5,745 97	1,937 51	11,773 96
Septembre	4,861 65	5,452 18	1,791 61	12,105 44
Octobre	4,396 15	5,985 62	1,812 43	12,194 20
Novembre	3,013 48	6,035 99	1,626 16	10,675 63
Décembre	3,257 64	4,962 69	1,516 81	9,737 14
Total	45,068 86	67,019 51	19,646 36	131,734 73
1906.				
Janvier	2,733 62	6,803 07	1,498 16	11,034 85
Février	3,055 23	6,518 73	1,467 88	11,041 84
Mars	3,040 31	6,912 77	1,482 60	11,435 68
Avril	4,785 54	5,621 41	1,271 95	11,678 90
Mai	3,549 38	7,232 67	1,406 96	12,189 01
Juin	4,200 87	7,249 41	1,622 33	13,072 61
Juillet	5,747 58	6,425 32	1,532 46	13,705 36
Août	3,971 98	6,824 72	1,309 46	12,106 14
Septembre	4,577 17	6,550 16	1,290 14	12,417 47
Octobre	4,961 93	6,145 43	1,432 80	12,540 16
Novembre	3,559 43	6,434 26	1,529 59	11,523 28
Décembre	4,192 50	5,770 31	1,542 92	11,505 73
Total	48,375 54	78,488 26	17,387 25	144,251 05
1907.				
Janvier	2,858 37	5,776 20	1,187 56	9,822 13
Février	2,946 20	5,861 54	978 66	9,786 40
Mars	4,254 51	5,680 85	1,143 80	11,079 16
Avril	4,779 84	4,744 46	1,332 76	10,857 06
Mai	4,499 85	6,576 31	1,433 10	12,509 26
Juin	4,296 44	7,582 40	1,496 29	13,375 13
Juillet	5,069 61	7,002 60	1,579 62	13,651 83
Août	5,021 26	7,223 53	1,514 64	13,759 43

CHEMIN DE FER INTERCOLONIAL—*Fin.*

TABLEAU montrant les recettes de la division est du Canada du chemin de fer Intercolonial du 1er octobre 1904, au 30 janvier 1909.

Mois.	Recettes du trafic des voyageurs.	Recettes du trafic des marchandises	Dépêches et divers.	Recettes totales.
1907.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Septembre	5,700 52	6,961 91	1,434 92	14,097 35
Octobre	4,981 85	5,971 99	1,654 78	12,608 62
Novembre	4,096 04	5,801 93	1,659 13	11,557 10
Décembre	4,523 60	5,752 13	1,716 10	11,991 83
Total	53,028 09	74,935 85	17,131 36	145,095 30
1908.				
Janvier	3,104 75	7,906 86	1,382 91	12,394 52
Février	3,076 15	7,842 30	1,154 19	12,072 64
Mars	4,204 15	5,524 87	1,300 53	11,029 55
Avril	5,093 15	5,114 97	1,440 52	11,648 64
Mai	4,324 45	7,138 24	1,481 05	12,943 74
Juin	4,996 52	7,881 75	1,715 75	14,594 02
Juillet	6,428 08	7,587 25	1,665 00	15,680 33
Août	5,622 59	6,335 52	1,491 28	13,449 39
Septembre	5,269 00	5,059 53	1,792 02	12,120 55
Octobre	5,143 34	5,359 58	1,735 14	12,238 06
Novembre	4,829 85	4,944 86	1,691 78	11,466 49
Décembre	4,981 50	4,810 14	1,783 93	11,575 57
Total	57,073 53	75,505 87	18,634 10	151,213 50
1909.				
Janvier	3,576 80	5,228 75	1,237 42	10,042 97

SOMMAIRE.

Du 1er octobre au 31 décembre 1904	9,060 91	12,914 13	4,425 49	26,400 53
Année 1905	45,068 86	67,019 51	19,646 36	131,734 73
Année 1906	48,375 54	78,488 26	17,387 25	144,251 05
Année 1907	53,028 09	74,935 85	17,131 36	145,095 30
Année 1908	57,073 53	75,505 87	18,634 10	151,213 50
Mois de janvier 1909	3,576 80	5,228 75	1,237 42	10,042 97
Total	216,183 73	314,092 37	78,461 98	608,738 08

FRANCHISE POSTALE.

L'hon. M. FOSTER demande:

1. Le privilège d'affranchissement postal utilisé directement par un ministre, ou à la suite de sa permission, pour la distribution de littérature électorale, a-t-il été employé en faveur du parti libéral après le 21 juillet 1908?

2. Dans l'affirmative, par quels ministres, jusqu'à quelle date, et jusqu'à quel degré?

3. A qui a été confiée l'estampe d'affranchissement du ministre en cette occurrence?

L'hon. RODOLPHE LEMIEUX (directeur général des Postes): Oui—tout comme ce privilège était exercé par les ministres des gouvernements précédents. On n'a pas tenu d'état des dépêches ainsi expédiées de tous les bureaux de poste; il est donc impossible d'indiquer la quantité de littérature électorale qui a été expédiée en franchise, ni les noms de ceux qui se sont servi de ce privilège. La franchise du ministre sert exclusivement d'ordinaire au secrétaire privé de ce dernier, ou à quelque autre fonctionnaire du département.

LIVRAISON GRATUITE DU COURRIER DANS LES CITES.

M. ARMSTRONG demande:

1. Quelles sont, au Canada, les cités à qui l'on a accordé, en 1908, la livraison gratuite

de la malle,—avec le coût estimatif de ce service par année d'après la méthode suivie actuellement dans chaque cité, en sus de la somme payée avant l'établissement de la livraison gratuite?

2. Combien de services de courriers ou de diligences postales sont maintenus actuellement en dehors des cités, des villes et des villages, au Canada?

L'hon. RODOLPHE LEMIEUX (directeur général des Postes):

1. Durant l'année 1908, on a établi un service de courrier pour les endroits ci-dessous mentionnés avec le coût estimatif y indiqué:

Bureau.	Appointements estimatifs des facteurs.	Coût estimatif de l'équipement.	Total.
	$	$	$
Ste-Gatherine	3,916	344	4,260
Sarnia	3,526	301	3,827
Fort-William.....	4,405	387	4,792
Port-Arthur.....	3,916	344	4,260
Moncton.....	3,526	301	3,827
St-Thomas	3,526	301	3,827

Les appointements des facteurs sont fixés par la loi, leur montant variera naturellement suivant le nombre d'années que ces fonctionnaires ont passées au service de l'Etat. De plus, les dévelopements de telle cité ou de telle ville peuvent exiger des livraisons plus fréquentes du courrier, ce qui augmenterait les dépenses de ce chef Il est impossible de dire quelle augmentation de dépenses nous occasionne l'adoption du système de transport des lettres par facteurs, établi pour satisfaire les exigences du public, pour empêcher l'accumulation des matières postales et les retards qui en résulteraient au bureau principal où il n'y a qu'une livraison générale faite au guichet, ce qui nécessairement nous obligerait d'élargir les édifices publics et d'augmenter le personnel de ces bureaux pour répondre aux besoins de la population.

2. La liste complète se trouve dans le rapport annuel du directeur général des Postes.

EMPLACEMENT DE LA VILLE DE COCHRANE—GRAND-TRONC-PACIFIQUE.

M. ARMSTRONG demande:

1. Le Gouvernement sait-il que la compagnie du Grand-Tronc-Pacifique ne paraît pas reconnaître l'emplacement de la ville de Cochrane, à la jonction du chemin de fer T.N.O. et du G.-T.-P., et est à tracer un emplacement de ville, à quelque distance plus loin?

2. S'il en est ainsi, le Gouvernement a-t-il le pouvoir d'intervenir, et prendra-t-il des mesures à ce sujet?

L'hon. GEO. P. GRAHAM (ministre des Chemins de fer et des Canaux):

1 et 2. Cela n'est pas du ressort de la compagnie du Grand-Tronc-Pacifique; la commission du Transcontinental déclare qu'elle étudie actuellement cette question.

QUAI DE GRAND-BEND.

M. ARMSTRONG demande:

1. Le Gouvernement sait-il: a) qu'il n'existe pas de chaussée d'accès conduisant au quai de Grand-Bend? Dans l'affirmative, le Gouvernement b) va-t-il s'occuper de la question de prendre des moyens pour remédier à cet inconvénient?

2. Quelle somme a été dépensée a) pour le quai de Saint-Joseph en 1908? Le Gouvernement b) a-t-il l'intention de compléter ledit quai?

3. Est-il à la connaissance du Gouvernement que la ville de Saint-Joseph a été vendue en 1908, pour taxes impayées, et que le maire (reeve) et le greffier en ont acheté le site moyennant sept cents dollars?

L'hon. WM PUGSLEY (ministre des Travaux publics): 1. a) Oui. b) Des mesures sont prises pour exproprier le terrain requis pour l'accès de ce quai.

2. a) Du 1er janvier 1908 jusqu'à ce jour, $748.25. b) L'ingénieur divisionnaire fait rapport que depuis qu'on a terminé les travaux d'accès à ce quai, toute la construction est en bon état.

3. Le département ne possède pas de renseignement là-dessus.

LIVRES ENTRES AU CANADA SOUS LE REGIME DU TARIF DE PREFERENCE.

M. ARMSTRONG demande:

1. Combien de livres pesant d'ouvrages littéraires anglais sont entrées au Canada, en 1908, sous le régime du tarif de préférence, et quel est le chiffre des droits perçus?

2. Combien de livres de journaux, revues et autres publications périodiques sont entrées au Canada en 1908, sous le régime de la préférence douanière accordée à l'Angleterre, et quel montant de droits a été perçu sur ces publications?

L'hon. WM PATERSON (ministre des Douanes):

1 et 2. Les brochures et autres matières de réclame entrées au cours de l'exercice terminé le 31 mars 1908, en vertu du tarif de faveur accordé à l'Angleterre, pesaient 118,388 livres, coûtaient $23,661 et ont payé $11,838.80 de droits.

Les rapports de la douane ne donnent pas le poids des importations de livres, revues, brochures et magasins, excepté dans le cas des brochures et autres publications de réclame.

La valeur des livres, y compris les romans, les revues et les brochures importés sous le régime de cette préférence, au cours de l'exercice susdit, est $337,027, et les

droits perçus, $19,848.85, (à l'exclusion des journaux et magasins de la Grande-Bretagne entrés gratuitement).

DEBORDEMENT DE LA RIVIERE FRASER DANS LA MUNICIPALITE DE DELTA.

M. J. D. TAYLOR demande :

1. Le Gouvernement a-t-il reçu de l'ingénieur Coste ou de quelque autre officier un rapport sur les dommages causés aux berges de la rivière Fraser dans la municipalité de Delta, par suite de la crue des eaux l'été dernier? Dans l'affirmative, une décision a-t-elle été prise à ce sujet?

2. Des représentations ont-elles été faites par ladite municipalité à ce sujet? Dans l'affirmative, dans quel sens et quel en a été le résultat?

3. Le Gouvernement se propose-t-il de prendre des mesures pour empêcher de semblables dommages pendant la durée des hautes eaux cette année?

L'hon. WM PUGSLEY (ministre des Travaux publics):

1 et 3. Des représentations ayant été faites par M. Jardine au sujet des dégâts causés à Port-Guichon par des changements inaccoutumés dans les courants, et la formation d'atterrissements, le département ordonna à l'ingénieur Coste de faire un examen; il fit rapport que la rivière devait être parfaitement étudiée avant d'arrêter un plan d'amélioration. Il se fait en conséquence une étude plus sérieuse et plus complète en ce moment.

2. Oui, par M. John Oliver, député à la législature. La question est à l'étude, bien que je ne sois pas persuadé que cette entreprise soit du ressort de l'administration fédérale.

LES DEPENSES D'ELECTION DANS ONTARIO-NORD ET DANS ONTARIO-SUD.

M. S. SHARPE demande:

1. Toutes les dépenses occasionnées par l'élection du 26 octobre 1908 tenue dans les districts électoraux d'Ontario-nord et d'Ontario-sud, ont-elles été soldées?

2. Dans l'affirmative, quelle a été la dépense en chaque cas, et à qui les diverses sommes ont-elles été payées?

L'hon. GEO. P. GRAHAM (ministre des Chemins de fer et des Canaux). Toutes les dépenses ont été payées.

Les montants réclamés et acquittés sont les suivants :

Ontario-nord:	
Total réclamé	$822.39
Montant alloué au président de l'élection	806.55
Montant refusé	$15.84
Ontario-sud:	
Montant réclamé	$890.65
Montant alloué au président de l'élection	888.68
Montant refusé	$1.97

M. W. PATERSON.

Remarque.—Les dépenses approuvées couvrent, en détail, 15 feuillets grand format. Nous pouvons en déposer une copie, ou bien donner la facture d'aucun individu en particulier.

L'ALLOCATION ANNUELLE AUX PROVINCES DE SASKATCHEWAN ET D'ALBERTA.

M. HERRON demande:

1. Quand cessera l'octroi supplémentaire annuel de $93,750 aux provinces d'Alberta et de Saskatchewan, en compensation des terres publiques, décrété par l'article 20, paragraphe 2, des lois concernant Alberta et Saskatchewan?

2. Quelle partie de cet octroi supplémentaire a été payée à ce jour, et combien reste-t-il à payer?

L'hon. W. S. FIELDING (ministre des Finances):

1. Avec le terme semi-annuel payable le 1er mars 1910.

2. Jusqu'à présent, $375,000 ont été payées à chaque province, et il reste encore $93,750 à payer.

DROITS SUR LA HOUILLE EXTRAITE A ALBERTA.

M. HERRON demande:

Quel est le montant total de droits dus et payables au Gouvernement pour le charbon extrait des mines dans la province d'Alberta pendant les 12 mois expirés le 31 mars 1908, et quelle partie de ce montant a été perçue?

L'hon. FRANK OLIVER (ministre de l'Intérieur): Il est impossible de dire exactement, d'après les rapports sur l'exploitation envoyés au département, quelle quantité de houille a été extraite dans la province d'Alberta au cours des douze mois susdits, et qui est sujette au droit de mine. Ces rapports indiquent souvent la quantité extraite durant une période de temps considérable, sans spécifier la quantité extraite au cours de chaque mois.

Les quantités suivantes sont donc approximatives seulement:

Montant accumulé et dû..	$52,604.00
Montant reçu	15,720.00

LES OBLIGATIONS DU GRAND-TRONC-PACIFIQUE.

L'hon. M. FOSTER demande:

De la balance de $1,899, 264, entre les mains du Gouvernement, provenant des obligations garanties du Grand-Tronc-Pacifique, d'après la déclaration du ministre des Chemins de fer, telle qu'inscrite à la page 1451 du hansard non revisé, quelle partie est disponible pour la division de la prairie, et quelle partie pour la division des montagnes, du chemin de fer Grand-Tronc-Pacifique?

L'hon. W. S. FIELDING (ministre des Finances).

a) Montant disponible pour la division des prairies, $1,572,517.09.

b) Montant disponible pour la division des montagnes, $326,747.69.

c) Le compte spécial auquel est portée la balance du produit en question, indique $1,911,337,23. L'excédent de cette somme sur a) et b) représente le solde d'intérêt accumulé et applicable au service de l'intérêt sur les obligations, mais non encore appliqué.

L'HABITATION DU SOUS-PREFET DU PENITENCIER DE KINGSTON.

M. EDWARDS (par M. Blain), demande:

1. Le Gouvernement a-t-il l'intention de construire une habitation pour l'usage du sous-préfet du pénitencier de Kingston?

2. Dans l'affirmative, des plans ont-ils été préparés à cet effet, et par qui?

3. Quelles sont les dimensions de l'édifice et son coût estimatif?

L'hon. GEO. P. GRAHAM (au nom du ministère de la Justice):

1. Cette question est à l'étude.

2 et 3. Ni plan ni estimations n'ont été préparés.

LIGNE DE PAQUEBOTS ENTRE L'ALLEMAGNE ET LE CANADA.

1. L'attention du Gouvernement a-t-elle été attirée sur les déclarations à l'effet qu'une compagnie désignée sous le nom de Ligne du Canada, avait été formée dans le but d'établir une communication directe entre Hammourg, Rotterdam, Brême et le Canada?

2. Dans l'affirmative, le Gouvernement se propose-t-il d'entrer en négociations avec le gouvernement allemand dans le but d'obtenir l'entrée sur les marchés de l'Allemagne des produits agricoles canadiens à des conditions plus favorables que celles qui existent actuellement entre les deux pays?

L'hon. W. S. FIELDING (ministre des Finances).

1. Le Gouvernement a eu connaissance de certaines nouvelles publiées dans les journaux au sujet de l'établissement d'une ligne de steamers entre les ports allemandes et le Canada.

2. Il n'est pas à propos dans l'intérêt public de faire aucune déclaration pour le moment au sujet des relations commerciales entre le Canada et l'Allemagne. Le Gouvernement donnera toute l'attention voulue aux propositions qu'il plaira au gouvernement allemand de faire en vue d'améliorer telles relations.

LA NAVIGABILITE DE L'EMBOUCHURE DE LA BAIE DIXON, DU CHENAL DE TUCK ET DU PORT DE PRINCE-RUPERT.

M. COWAN (par M. Barnard), demande:

Le Gouvernement a-t-il reçu quelque rapport ou copie de rapport fait pour le gouvernement impérial sur la navigabilité du passage de Dixon, de Tuck's-Inlet ou du port de Prince-Rupert?

L'hon. L. P. BRODEUR (ministre de la Marine et des Pêcheries): Le département de la Marine et des Pêcheries n'a reçu aucun rapport de ce genre.

ELEVATEUR POUR LE GRAIN A VANCOUVER.

M. COWAN (par M. Barnard) demande:

Le Gouvernement a-t-il décidé de construire un élévateur à grain au port de Vancouver? Dans la négative, le Gouvernement est-il à étudier la question?

L'hon. W. S. FIELDING (ministre des Finances): La réponse est non.

DISTRIBUTION DU COURRIER DANS LE PARC CENTRAL, DANS LA COLOMBIE-ANGLAISE.

M. COWAN (par M. Barnard), demande:

1. Le Gouvernement a-t-il reçu une pétition signée par environ 500 personnes domiciliées dans le district rural de Central-Park, dans la province de la Colombie-Anglaise, demandant la poste rurale dans ce district? Dans l'affirmative, a-t-il accusé réception de la pétition?

2. Le département a-t-il l'intention d'accéder à cette demande? Dans la négative, pourquoi?

3. Le département sait-il ou a-t-il reçu des plaintes que les facilités postales dans ce district sont insuffisantes? Dans l'affirmative, le département se propose-t-il de porter remède à cet état de choses, et de quelle manière le fera-t-il?

L'hon. RODOLPHE LEMIEUX (directeur général des Postes): Nous avons reçu une petition portant 338 signatures, non pas 500, demandant l'établissement de la poste rurale dans la région du Parc-central, mais par un oubli involontaire, nous n'en avons pas accusé réception. La question ayant été soumise à l'inspecteur pour son avis, il a fait rapport que ce n'était pas la poste rurale, mais la livraison gratuite à domicile que désiraient les pétitionnaires. Or, comme ce service n'est accordé qu'aux villes de 12,000 habitants rapportant $20,000 de recettes postales, la pétition des résidents du Parc-central n'a pu être favorablement accueillie. Nous pouvons ajouter que le revenu de la poste au Parc-central pendant le dernier exercice a été $389.58.

Il n'est pas à la connaissance du député que le service de la poste à cet endroit est insuffisant.

MANUFACTURES DE LAINAGE DE MONTREAL.

M. LENNOX demande:

L'attention du Gouvernement a-t-elle été appelée sur les articles de journaux annonçant que les manufactures de lainages de Montréal seront forcées de fermer d'une manière permanente, à partir du 1er avril prochain, par suite, dit-on, de la condition non satisfaisante des lois du tarif canadien?

L'hon. W. S. FIELDING (ministre des Finances): Le Gouvernement n'a pas d'autres informations sur le sujet que ce qui a été publié dans la presse.

CANAL DE LA RIVIERE HOLLAND.

M. LENNOX demande:

1. Quels sont ceux qui ont été chargés d'évaluer les terres pour le droit de passage en rapport avec le canal, depuis la rivière Holland jusqu'à Newmarket, et avaient-ils à remplir d'autres fonctions que celle de l'évaluation des terres?
2. Quelle était la rémunération accordée à chacun de ces évaluateurs?
3. Pendant combien de temps ont-ils été employés, et à quelles conditions?
4. a) Quelles propriétés ont-ils évaluées; b) quelle a été l'évaluation en chaque cas; c) quelle était la superficie de chaque cas; c) d) en combien de cas cette évaluation a-t-elle été acceptée par les propriétaires, avec mention des noms de ces derniers; e) en combien de cas, cette évaluation a t elle été re'eté définitivement par les propriétaires, avec mention des noms de ces dernier; f) en combien de cas a-t-on procédé par voie d'expropriation, et g) quel a été l'écart de chiffres comparé avec ceux des évaluateurs?
5. A-t-on acquis le titre de toutes les propriétés?

L'hon. GEO. P. GRAHAM (ministre des Chemins de fer et des Canaux): Cette question demanderait une très longue réponse. Mon honorable ami ferait mieux de donner avis qu'il demandera un rapport.

M. LENNOX: Cela fera-t-il une différence dans le temps qu'il faudra pour obtenir le renseignement.

L'hon. M. GRAHAM: Non, il faudra le même temps pour préparer la réponse ou le rapport. Les renseignements demandés couvriront plusieurs pages de papier.

M. l'ORATEUR: La demande reste comme avis de motion demandant un rapport.

LOCATION DE TERRES A N. ET A. BOURBONNAIS.

M. LORTIE (par M. Lavergne) demande:

1. L'endroit connu sous le nom de Forêt, dans la paroisse Saint-Ignace ou Coteau-du-Lac, dans le comté de Soulanges, est-il loué à quelque individu?
2. Si oui, quel est le nom du locataire?
3. Pour combien d'années est-il loué?
4. Quel est le montant du loyer par année?
5. Si le locataire désirait annuler son bail, le Gouvernement serait-il disposé d'acquiescer à sa demande?

L'hon. GEO. P. GRAHAM (ministre des Chemins de fer et des Canaux):

1. Oui, à N et A. Bourbonnais.
2. a) Un lopin de terre de trois acres d'étendue, tel que décrit dans le bail, à $18 par année, durant bon plaisir. b) Un deuxième lopin de terre contenant ——acres pour une période de 21 ans à $39 par année.
3. Le Gouvernement n'aurait aucune objection.

BALANCES IMPAYEES DANS LES BANQUES CHARTEES.

M. SHARPE demande:

Quel est le montant des dividendes, dépôts ou balances restés impayés pendant plus de cinq ans dans les banques chartées, d'après les derniers relevés qui doivent être fournis au Gouvernement par les diverses banques, aux termes de l'article 114, paragraphe 1, chapitre 29, des Statuts revisés du Canada?

L'hon. W. S. FIELDING (ministre des Finances): Dividendes, $3,864.19; dépôts ou balances, $556,332.91.

PERMIS DE COUPE DE BOIS A. T. A. BURROWS.

M. CAMPBELL demande:

1. Quelles sections dans les townships 30 et 31, rang 22 ouest, sont comprises dans le permis de coupe de bois émis en faveur de Thos. A. Burrows?
2. D'autres sections lui ont-elles été accordées en vertu de permis?
3. Dans l'affirmative, où sont-elles situées et quelle est leur description?
4. Quelle est la dépense annuelle faite par le département pour protéger ces concessions contre les empiétements?
5. Pendant quel nombre d'années ces concessions peuvent-elles être détenues sans être exploitées?
6. Le concessionnaire a-t-il le droit d'abattre tout le bois sur ces terres?

L'hon. FRANK OLIVER (ministre de l'Intérieur):

1. Township 30, rang 22, à l'ouest du premier méridien, section 5, moitié sud et quart de section nord-ouest 7, quart de section nord-est 12, section 13, moitié ouest de la section 15, quart sud-est de la section 16, quart sud-ouest section 19, moitié est section 23, moitié sud et quart de section nord-est 24, moitié nord et quart de section sud-est 25, moitié nord, section 27, moitié est section 28, section 31, quart de section sud-ouest 32, moitié sud section 34, et sections 35 et 36.

Township 31, rang 22, à l'ouest du premier méridien moitié ouest section 9, et moitié nord et quart de section sud-ouest 31.

2. Oui.
3. Sections 6, 7, 18, 19, et 30, township 30, rang 21, ouest 1er méridien; sections 6, 7, et 18, et moitié nord section 19, township 31, rang 21; sections 3, 5, 6, 7, quart nord-ouest 10, moitié ouest 15, section 16, moitié 17, sections 18 et 19, moitié ouest section 20, section 21, moitié ouest section 28 et section 30, township 32, rang 22; et sections 1, 2, 12, 13, 14, 24 rang 22; sections 1, 2, 12, 13, 14, 24 et 35, township 32, rang 23.
4. Aucune.
5. La concession comprenant les terres ci-dessus mentionnées est sujette à être an-

nulée, si ces terres ne sont pas exploitées dans un temps raisonnable.

6. Le concessionnaire n'a pas le droit d'abattre du bois ayant moins de dix pouces de diamètre à la souche.

LAC MANITOBA.

M. CAMPBELL, (par M. Schaffner) demande:

1. Le Gouvernement a-t-il envoyé, l'automne dernier, dans le district de Fairford, sur le lac Manitoba, un ingénieur chargé de s'enquérir de la possibilité d'abaisser le niveau du lac Manitoba?

2. Dans l'affirmative, quel a été son rapport quant à la possibilité d'une telle entreprise, au cours du chenal à ouvrir, et au coût probable?

3. Le Gouvernement se propose-t-il d'entreprendre le tout ou une partie de ces travaux cette année?

4. L Gouvernement, ou l'un de ses ministres, a-t-il reçu des colons établis dans cette localité quelque requête demandant que de tels travaux soient entrepris?

L'hon. WM PUGSLEY (ministre des Travaux publics): Oui.

2 et 3. L'ingénieur dirigeant fait rapport que pour donner une protection permanente contre les hautes eaux, il faudra encourir des dépenses considérables pour agrandir la décharge du lac Manitoba, et aussi pour faire des constructions qui régulariseront la descente de l'eau et maintiendront l'eau du lac à un niveau permanent. Pour avoir une estimation du coût de tels travaux, il faudrait faire des études de terrains considérables et une enquête, choses qui n'ont pas encore été faites, à la rivière Fairford et à la rivière Poule des Bois. Je ne sais pas exactement si un travail de ce genre devrait être entrepris par le gouvernement fédéral.

4. Oui.

PIERRE BRUTE ET CASSEE—DEPARTEMENT DE LA MARINE.

M. BLONDIN demande:

1. Dans le cours des années 1906, 1907 et 1908, le Gouvernement a-t-il demandé des soumissions pour la fourniture de la pierre brute et de la pierre cassée à l'usage du département de la Marine, sur le Saint-Laurent, entre Québec et Montréal?

2. Dans l'affirmative, quels étaient les soumissionnaires, les prix demandés, et quels sont les noms de ceux qui ont obtenu des contrats?

3. Quelle quantité de pierre cassée et de pierre brute, chaque fournisseur a-t-il livrée, et à quel prix?

L'hon. L. P. BRODEUR (ministre de la Marine et des Pêcheries):

1. Le département a demandé des soumissions et des contrats furent accordés, en 1906, pour la pierre concassées, du ballast et de la pierre brute. Ces contrats furent continués durant les années 1907 et 1908.

2. Les soumissions suivantes furent reçues pour de la pierre consaccés :

E. H. Germain et Leduc, à..	$1.75	la tonne.
Alf. Moreau..	1.88½	"
A. Beauchemin et Cie, à....	1.50	"
J. N. Beaulieu, à..	1.48	"
The Railway Spring & Supply Co. Ltd..	1.78	"

Le contrat fut accordé à A. Beauchemin et Cie. Quoique la soumission de J. N. Beaulieu fut la plus basse, elle ne fut pas considérée la plus favorable, attendu qu'il n'avait pas de facilités immédiates pour exécuter son contrat; étant donné que A. Beauchemin et Cie avaient fourni la pierre requise par le département, l'année précédente, et qu'ils avaient donné satisfaction, qu'ils étaient bien équipés en fait de matériel et de machinerie et qu'ils avaient une forte quantité de pierre concassée à être délivrée immédiatement; et qu'en outre ils consentiraient à réduire leur soumission à $1.48 la tonne (le prix de la soumission de J. N. Beaulieu) le contrat leur fut accordé à $1.48 par tonne.

Les personnes dont les noms suivent ont soumissionné pour du ballast et de la pierre brute aux prix suivants:

E. H. Germain et Leduc, à..	$10.95	la toise.
Alf. Moreau, à..	14.50	"
A. Beauchemin et Cie, à.. ..	12.00	"
J. N. Beaulieu, à..	11.45	"
The Railway Spring & Supply Co. Ltd..	13.75	"

Le contrat fut accordé au plus bas soumissionnaire MM. Germain et Leduc, à $10.90 la toise.

3. A. Beauchemin et Cie ont fourni les quantités suivantes de pierre concassée au prix de $1.48 la tonne:

Durant l'année 1906..	7,263 tonnes.
Durant l'année 1907..	1,800 tonnes.
Durant l'année 1908..	1,214 tonnes.
Total..	10,377 tonnes.

MM. E. H. Germain et Leduc ont fourni la quantité suivante de pierre de ballast au prix de $10.90 la toise:

Durant l'année 1906..	1,086 toises.
Durant l'année 1907..	813 toises.
Durant l'année 1908..	1,298 toises.
Total..	3,197 toises.

STATIONS TELEPHONIQUES ENTRE MONTREAL ET QUEBEC—SERVICE DE LA MARINE.

M. ECREMENT demande:

1. Combien y a-t-il actuellement de stations téléphoniques entre Montréal et Québec, à l'usage de la marine?

2. A quels endroits sont-elles situées?

L'hon. L. P. BRODEUR (ministre de la Marine et des Pêcheries): Le service téléphonique sur le fleuve St. Laurent en bas

de Montréal, à l'usage de la navigation comprend les stations suivantes: Montréal, Longue-Pointe, Verchères, Sorel, Trois-Rivières, Batiscan, St. Jean Deschaillons, Portneuf, St. Nicolas, Cap Rouge, Québec, l'Ile aux Grues (en bas de Québec).

EVASION DE BILL MINER.

M. J. D. TAYLOR demande:

1. Une lettre portant approximativement la même date, et rédigée dans les mêmes termes, ou dans le même sens que la lettre suivante, a-t-elle été adressée par quelque fonctionnaire du département de la Justice, à Ottawa, au préfet du pénitencier de la Colombie-Anglaise, savoir:

"Ottawa, 28 septembre 1906.

"Cher monsieur,—Il a plu au ministre de vous autoriser à permettre à M. Alex. D. McIntyre, avocat, de Kamloops, C.-A.) de voir ses clients dans le pénitencier à toute heure convenable durant les heures d'affaires en votre présence ou en présence de M. Harvey, ou d'un autre fonctionnaire qu'il vous plaira de nommer. Veuillez permettre aux clients de M. McIntyre de répondre promptement à toutes les lettres que leur adresserait M. McIntyre.

"Bien sincèrement.

"DOUGLAS STEWART,
"GEO. W. DAWSON,
"Inspecteurs.

"Au préfet Whyte,
"New-Westminster, C.-A."

2. Dans l'affirmative, à la demande de qui cette lettre a-t-elle été envoyée?

3. Est-il venu au département des demandes de M. Alex. D. McIntyre concernant certains clients, outre les demandes en obtention de la permission de visiter et de recevoir des communications?

4. Des visites ont-elles été faites, et des communications ont-elles été échangées entre le pénitencier et M. McIntyre par suite de l'ordre mentionné ci-dessus, ou de quelque ordre similaire?

5. Le forçat Bill Miner était-il un des clients de M. Alex. D. McIntyre, et ce dernier est-il le M. Alex. D. McIntyre mentionné dans l'enquête au sujet de l'évasion?

L'hon. GEO. P. GRAHAM (au nom du ministre de la Justice):

1. Oui.

2. Sur instruction donnée par le ministre de la Justice, à la demande de M. McIntyre.

3. Non.

4. Non, en tant que le ministère en est informé, à moins que ce ne soit cette visite de "son avocat du pays d'en haut"—dont Miner avait parlé à l'instructeur Mackenzie, ainsi que celui-ci l'a déclaré.

5. a) En demandant la permission accordée dans la lettre citée, M. McIntyre déclare qu'il est le "conseil doyen pour les prisonniers", et qu'à titre de conseil, il lui fallait nécessairement communiquer avec les prisonniers, soit par lettre, soit personnellement, afin de se renseigner, en vue de l'appel qu'il avait l'intention d'interjeter contre leur condamnation.

C'est là le même McIntyre dont il a été question, dans l'enquête tenue sur l'évasion de Miner.

RENVOI OE O. J. O. LEBLANC.

M. CROCKET (par M. Blain) demande:

1. Qulle est la raison du renvoi de O. J. O. LeBlanc, inspecteur des pêcheries pour le comté de Kent (N.-B.)?

2. A-t-on porté plainte au département de la Marine et des Pêcheries? Dans l'affirmative, qui a porté plainte et quand?

3. A-t-on fait connaître cette plainte à M. LeBlanc avant son renvoi?

4. Cette plainte a-t-elle donné lieu à une enquête? Si oui, quelle en est la nature?

5. Pendant combien de temps M. LeBlanc a-t-il rempli ce poste, et quelle est la date de son renvoi?

L'hon. L. P. BRODEUR (ministre de la Marine et des Pêcheries):

1. Ingérence agressive dans les affaires politiques, à la dernière élection fédérale.

2. Oui. M. O. J. LeBlanc, député au Parlement par l'entremise de l'honorable M. Pugsley, le 2 décembre 1908.

3. Non.

4. Non.

5. Depuis le 18 juin 1894 au 19 décembre 1908.

FRAIS RELATIFS A L'EMPRUNT DU 27 JANVIER 1909.

M. AMES (par M. Perley) demande:

1. Relativement à l'emprunt de £6,000,000, du 27 janvier 1909, quel est le chiffre des frais effectués, y compris l'escompte pour paiements immédiats?

2. Quel a été le montant net en espèces réalisés?

3. Quel a été le montant total réalisé?

4. Quel a été le taux effectif d'intérêt annuel par unité?

L'hon. W. S. FIELDING (ministre des Finances): Les comptes de l'emprunt ne sont pas encore complétés. Une partie des deniers n'a pas encore été versée. Il est probable que le taux effectif d'intérêt, par unité, se rapprochera de 4⅛.

ENTREPRISES DU TRANSPORT DES DEPECHES DE GASPE A PERCE.

M. AMES (par M. Perley) demande:

1. Quand expire l'entreprise du transport des dépêches entre Gaspé et Percé?

2. Le Gouvernement se propose-t-il de demander des soumissions? Dans l'affirmative, quand?

L'hon. RODOLPHE LEMIEUX (directeur général des Postes):

1. Le 30 juin 1909.

2. Des soumissions seront demandées sans retard.

ADOPTION DE MOTIONS NON CONTENTIEUSES.

La Chambre adopte, sans débat, diverses motions tendant au dépôt des documents suivants:

Pour dépôt d'un dossier indiquant: 1) le nombre et les noms des diverses dragues qui sont la propriété de l'Etat; 2) la date de leur construction, le nom de leur constructeur, la date de l'achat et l'acheteur; 3) le prix payé pour chacune; 4) les travaux auxquels chacune de ces dragues a été employée, chaque année, de 1905 à 1908, inclusivement; 5) le nombre de mois pendant lesquels chaque drague a été employée chacune desdites années, et le nombre de verges cubes de matières enlevées chaque mois par chaque drague; 6) le coût et l'entretien et celui des opérations de chaque drague, chacune desdites années; 7) les noms des dragues louées pendant ces années; à qui et à quelles conditions, et les montants reçus chaque année provenant de ces affermages.—M. Gorman.

Dossier indiquant, en ce qui concerne l'élection à la Chambre des communes qui a eu lieu dans le comté de Montcalm, le 26 octobre 1908, et pour chaque bureau de votation: a) le nombre total de suffrages émis en faveur de chaque candidat; b) le nombre total de bons bulletins de vote; c) le nombre de bulletins rejetés; d) le nombre de bulletins gâtés; e) le nombre de votants inscrits sur les listes; f) le nombre de bulletins entre les mains du président du scrutin, à l'heure de l'ouverture du scrutin; g) le nombre de bulletins non utilisés, restés entre les mains du président du scrutin, à la clôture du scrutin; h) le nom et l'adresse du président d'élection, des présidents du scrutin et des greffiers du scrutin; i) copie de toute la correspondance échangée entre le Gouvernement, ou l'un de ses fonctionnaires, et le président d'élection, ou l'un quelconque des présidents du scrutin ou greffiers du scrutin, ou un candidat, relativement à cette élection.—M. Ames.

Etat indiquant les sommes payées au cours des années 1903-1904, et 1905-1906, et 1907-1908 par les départements que voici: a) Marine et Pêcheries, b) Chemins de fer et Canaux, c) Douanes, d) Postes, e) Milice et Défense, et f) Travaux publics aux personnes, maisons et compagnies qui suivent:

The Wilson Gas Buoys Company, The Canadian Fog Signal Company, James Murphy, William R. Blakiston, James Holliday, Allison Davie, J. B. Côté, Adolphe Huot, Joseph Samson, Samson et Filion, E. Pelletier, Napoléon Thérien, Sévérin Martel, Misaël Thibodeau, Edouard Bélanger et Cie, Marier et Tremblay, Terreau et Racine, Rock City Tobacco Company, J. M. Martineau, Geo. Marchand, Jean Drolet, Elie Amyot, Charles A. Parent, A. N. Melvin, W. G. Robertson, Wm. Robertson & Co., Howell & Co., St. John Iron Works, Charles McDonald, John A. Moore, Wm. J. Vroom, John A. McAvity, McAvity Bros., George McAvity, Patrick J. Mooney, Polson Bros. ou Polson Iron Works, Merwin & Co., F. L. Brooks & Co., F. S. Brooks, Safety Company, Submarine Company, Wm. J. Allen, M. Willard.—M. Sharpe.

Copie du rapport du comité de conciliation relativement aux commis du trafic-marchandises à Halifax et à Saint-Jean, (N.-B.)

BUDGET SUPPLEMENTAIRE.

L'hon. W. S. FIELDING (ministre des Finances) transmet un message de Son Excellence le Gouverneur général.

M. l'ORATEUR donne lecture du message comme suit:

Grey.

Le Gouverneur général présente à la Chambre des communes le budget supplémentaire des sommes requises pour le service du Canada, pour l'exercice finissant le 31 mars 1909, et conformément aux dispositions de l'acte de l'Amérique britannique du Nord, de 1867, il propose ce budget à l'examen de la Chambre des communes.

Hôtel du Gouvernement,
Ottawa, 15 mars 1909.

Sur motion de M. Fielding, le message de Son Excellence ainsi que le budget supplémentaire sont renvoyés au comité des subsides.

DISCUSSION D'UN PROJET DE RESOLUTION RELATIF AU SYSTEME DE REPRESENTATION PROPORTIONNELLE.

M. F. D. MONK (Jacques-Cartier) propose l'adoption d'un projet de résolution ainsi conçu:

Cette Chambre est d'avis que le système électoral en vogue dans ce pays, ne traduit pas fidèlement et dans une proportion exacte, au sein de nos assemblées représentatives, les courants d'opinion publique qui trouvent leur expression dans les suffrages du corps électoral. Il importe donc d'apporter une réforme législative à notre loi électorale, par l'adoption de méthodes perfectionnées de représentation proportionnelle, grâce à laquelle la Chambre des communes deviendra le fidèle interprète de la volonté des électeurs, ainsi que manifesté par leurs suffrages; qu'un comité spécial de cette Chambre soit créé, avec mission de faire enquête sur les différents systèmes de représentation proportionnelle adoptés ou proposés ailleurs, tendant à perfectionner les méthodes électorales en vogue au pays; ce comité devant être revêtu du pouvoir de faire son enquête sur les différentes lois soit à l'Etat de projet soit en vigueur, se rattachant, sous une forme quelconque, à la représentation proportionnelle.

—Monsieur l'Orateur, je saisis avec bonheur l'occasion qui se présente pour offrir à cette Chambre, à l'appui de la motion dont vous venez de donner lecture, quelques observations tendant à élucider une question qui a accaparé l'attention des hommes publics depuis un quart de siècle dans tous les pays régis par des institutions démocratiques. C'est une question d'une vaste envergure, mais quel que soit le champ illimité qui s'ouvre devant moi, je vais m'efforcer de formuler mes observations avec toute la brièveté possible. Je le comprends, les réformes que j'ai en vue ne sont pas de réalisation immédiate. Je le comprends aussi, je

dois me borner, pour le moment, à appeler l'attention du Parlement et du pays sur le devoir qui nous incombe actuellement, de concert avec tous les autres peuples autonomes: et ce devoir, c'est d'étudier les anomalies et les abus qui ont rendu ces réformes nécessaires et même d'urgence et de coopérer ainsi à l'épreuve d'une des réformes que je vais suggérer—épreuve qu'il importe d'effectuer au Canada même, et qui empêcherait nos institutions d'aboutir à la ruine et à la déchéance. Personne ne saurait le nier, les institutions représentatives dans le monde entier, ont abouti à un avortement relatif. Ce fait est admis dans les ouvrages de tous les écrivains de diverses nationalités qui ont traité cette importante question, au cours des vingt ou vingt-cinq années écoulées.

M. TALBOT: Monsieur l'Orateur, je soulève la question de règlement. Le règlement de la Chambre autorise-t-il l'honorable député a lire le texte de son discours?

M. MONK: Mon objectif en puisant largement dans mes notes, monsieur l'Orateur, c'est d'abréger autant que possible mes observations; mais je vais m'efforcer de me conformer à ce règlement fort sagement édicté par la Chambre.

On a prétendu que nos assemblées populaires, en qui reposent la direction et le contrôle des pouvoirs législatifs et administratifs de la nation, ne réflétaient pas les opinions, les désirs ou les aspirations du corps électoral tout entier. On prétend que la représentation que nous avons maintenant au Parlement n'est qu'une partie de cette représentation; qu'en réalité c'en est une dénaturation, qu'un très grand nombre d'électeurs ne sont pas du tout représentés dans le conseil de la nation, et que ce conseil, ou le Parlement, devrait être le miroir exact de l'opinion publique, des désirs, des aspirations et de la volonté du peuple en général. On prétend que la direction des affaires publiques est de cette façon très souvent placée dans les mains d'hommes qui sont tout puissants et qui, cependant, ne représentent qu'une très petite majorité, le plus souvent même seulement, une minorité du corps électoral tout entier, et que le reste des électeurs réguliers n'a ni voix ni contrôle quelconque sur les affaires du pays. Le résultat final de cette situation est que ceux qui ne sont pas représentés sont aujourd'hui dans une condition à peu près analogue à la situation qu'avaient autrefois les vilains dans les temps anciens. Ils étaient privés du pouvoir; ils n'avaient aucune voix consultative dans les affaires du pays; ils étaient attachés à la glèbe; ils étaient absolument ignorés. Aujourd'hui, ceux qui sont ainsi sans représentants, sont, si je peux me servir de cette expression, les esclaves du bras au lieu d'être comme les vilains d'autrefois. Sous l'apparence extérieure de la liberté, ils n'ont pas en réalité amélioré grandement la situation de ces hommes malheureux des temps passés.

Quelle est la cause de cet état de choses, et des abus qui en découlent, abus qui ont augmenté dans une si grande proportion depuis les derniers vingt ou vingt-cinq ans, et qui ont jeté sur les institutions représentatives une sorte de discrédit, en créant ce que chacun, je crois, a remarqué, un défaut d'intérêt dans l'administration des affaires publiques et dans les élections dont le but est d'envoyer au Parlement comme un reflet fidèle de l'opinion publique de tout le pays. Il en est résulté, comme chacun le sait, non seulement un manque d'intérêt mais une espèce de vide entre le Parlement, entre l'assemblée représentative, entre le conseil, quand il s'agit d'affaires municipales, et le corps électoral duquel ces assemblées émanent et la véritable cause de ce regrettable état d'affaires peut être trouvée dans notre très mauvais système de représentation. Le principe qui pourrait servir de base à la création d'une assemblée représentative, devrait certainement être tel qu'il faudrait qu'il puisse comprendre une représentation non seulement d'une partie mais du corps électoral tout entier, si l'on ne voulait pas qu'il perde son caractère représentatif. Si nos pouvoirs législatif, administratif, exécutif, sont sans limite, et si ces pouvoirs sont dirigés par une moitié ou une moitié plus un des corps électoraux, l'autre moitié moins un qui n'a ni voix ni autorité quelconque sur les affaires du pays, est absolument sans pouvoirs, de sorte qu'il est impossible de dire qu'une telle assemblée est réellement et vraiment un reflet fidèle de la nation qui a décidé de son existence. Même en admettant la nécessité de ce système imparfait d'une petite majorité qui a prévalu jusqu'aujourd'hui, système qui est opposé à l'idée d'un véritable corps représentatif tel que les fondateurs de nos institutions représentatives avaient conclu que ce corps devait être, la situation devient encore pire surtout quand nous remarquons, comme cela nous arrive souvent, qu'au lieu d'une majorité, même d'une simple majorité, arrivée au pouvoir et gouvernant le peuple, c'est en réalité, grâce aux déformations nombreuses de notre système électif, la majorité du corps représentatif, qui ne représente pas la majorité de l'électorat, mais réellement une minorité.

Le pays est en effet gouverné par une minorité, quelquefois une considérable minorité du corps électoral, qui gouverne la majorité, et cette majorité est laissée sans recours possible. De tels exemples ne sont pas rares. Permettez que j'en cite un pris dans un pays étranger. A la Chambre française, en 1881, 1885, et 1889, le parti dominant au Parlement représentait une minorité des électeurs qui avaient à cette époque donné leur vote et réellement

une très petite minorité de l'électorat, si on prend en considération ceux qui s'étaient abstenus de voter. Dans des cas nombreux, non seulement en France, mais dans notre propre pays, une partie considérable des membres de corps électoral ne sont pas représentés puisqu'il n'ont pas déposé leur vote. En France, dans les exemples que j'ai cités, ce qui existait était en violation directe du principe établi à savoir que dans une démocratie les lois doivent émaner de la nation tout entière, ou au moins de la majorité des représentants de chacune des parties de la nation. En théorie, notre législation doit être sanctionnée par tous nos concitoyens ou par une majorité de leurs représentants.

En Angleterre, la réforme électorale est une des questions brûlantes du jour. Pour montrer l'anomalie étrange qui existe et qui n'est pas seulement bornée à la France, je citerai brièvement, avec la permission de la Chambre, un article paru dans la Westminster Review en septembre 1907, et qui traite de la représentation proportionnelle. L'auteur décrit la situation en Angleterre d'une façon juste et persuasive. Il dit :

En commençant tout d'abord par les élections générales de 1874, nous trouvons, d'après les chiffres de lord Avebury que les tories ont une majorité réelle de 46, tandis que d'après les votes, ils auraient eu une majorité de 38.

En 1880, les libéraux ont eu 44 sièges de plus qu'ils n'en avaient le droit, d'après les votes déposés en leur faveur. Mais, après avoir déduit ces votes et les avoir ajoutés à leurs adversaires, ils auraient eu encore leur majorité actuelle de 78, qui leur donnait le droit absolu de gouverner.

Les résultats des élections générales de 1885 ne furent pas modifiés beaucoup et la question de gouvernement n'aurait pas été modifiée par les résultats de l'élection de 1886. A ce moment ,les tories qui avaient droit d'après le nombre de voix qu'ils avaient obtenues, à une majorité de 29 seulement, obtinrent réellement une majorité de 119.

Il en fut de même en 1892. Le parti victorieux dans les bureaux de vote n'eut pas le droit d'administrer le pays. Avec une majorité de 200,000 voix, les libéraux obtinrent une majorité de 40 sièges bien que proportionnellement, ils n'eussent droit qu'à 30 seulement.

Le comble fut atteint, cependant, en 1895. Les tories obtinrent 411 sièges, les libéraux 259. Sur 6,331,000 électeurs, 4,792,512 prirent part au vote, 2,412,100 soutinrent le parti tory, et 2,380,412 soutinrent les libéraux, donnant une majorité de 31,688 électeurs en faveur du premier parti. Pourtant, avec cette majorité insignifiante de voix, le parti tory obtint la majorité énorme de 152 représentants à la Chambre des communes.

Comme chaque député représentait une moyenne d'environ 7,000 électeurs, on se rendra compte que la véritable majorité devait être comme 4 est à 5.

Plus loin l'auteur dit :

Le système actuel abandonné complètement au hasard peut servir comme mesure de comparaison entre les chiffres des élections de 1892 et ceux de 1895. Dans le premier cas, les libéraux avec une majorité de 200,000 voix obtinrent une majorité de 40 sièges seulement; dans le dernier cas, les tories avec une majorité de 103,814 voix (en prenant les chiffres les plus élevés) obtinrent une majorité réelle de 152 sièges. Avec la moitié du nombre de la majorité des voix, les conservateurs obtinrent une majorité de la représentation presque quatre fois aussi forte.

On dit quelquesfois que les résultats des élections contestées devraient servir seuls pour la comparaison actuelle, parce qu'il est impossible de fixer quels votes on a donnés dans les districts électoraux non contestés. Pour tous lse chiffres cités au cours de cette étude, on a pris ceux des dernières élections contestées et c'est là la façon la plus exacte de s'approcher de la vérité. Quelques auteurs font entrer en ligne de compte tous les votes qu'on peut attribuer aux membres élus, mais c'est une méthode qui ne peut se justifier et sur laquelle on ne saurait se baser. Si dans les élections de 1895, on avait pris les chiffres pour les élections contestées seulement, un résultat remarquable aurait été obtenu, mais peu flatteur pour le parti unioniste. Les libéraux ont recueilli 1,800,000 voix et les unionistes 1,775,000 avec le résultat que les derniers ont obtenu une majorité de 77 sièges dans la représentation, tandis que d'après lord Avebury, au moyen de la représentation proportionnelle, les libéraux eussent obtenu une majorité réelle de trois sièges. Je n'hésite pas à dire de nouveau que même cette majorité de 100,000 voix aurait probablement disparu par l'abolition du vote multiple. En Angleterre et dans le pays de Galles seulement pendant l'année 1886, il y eut 68,000 électeurs ayant droit à plus d'un vote. Le nombre moyen des votes attribués à chaque électeur était en conséquence un peu plus élevé que deux. Il était probablement de deux et demi à trois. Comme on peut dire, en étant modéré, que les trois-quarts des électeurs à vote multiple étaient des tories reconnus, même dans l'année désastreuse de 1895, les libéraux, sous un système régulier de représentation, comprenant l'abolition du vote multiple, auraient obtenu une petite majorité à la Chambre au lieu d'occuper la position faible et indigne qu'ils détenaient.

Les résultats des élections de 1900 ont été également peu satisfaisants et absolument injustes. Avec une majorité d'environ 80,000 voix, les unionistes ont obtenu une majorité de 134 membres. Leur majorité, en écartant le vote multiple aurait dû être de huit environ. Avec l'abolition du vote multiple, les libéraux auraient obtenu une majorité à peu près du même nombre.

Les chiffres pour les élections de 1906, sont encore plus instructifs. Sans parler de l'Irlande, sur un total de 6,483,000 électeurs, 5,426,000 ont pris part au vote. Parmi ceux-ci, 56.4 p. 100 des votes ont été donnés en faveur du gouvernement, et 43.6 p. 100 en faveur de l'opposition. En se basant sur ce calcul, la représentation proportionnelle exacte aurait été de

316, au lieu de 428 députés pour le gouvernement, et de 244 au lieu de 132 pour l'opposition. Ces chiffres sont empruntés à la "Pall Mall Gazette", et peuvent être considérés comme approximativement exacts.

Je n'en citerai pas plus long pour faire voir qu'en Angleterre, les élections générales ont donné à la Chambre, des proportions tout à fait différentes, de ce qu'elles avaient été dans le pays. A diverses époques, pendant les 25 ou 30 années passées, une minorité des électeurs a pu obtenir une majorité à la Chambre, de telle sorte que le pays a été gouverné par les représentants de la minorité. Après avoir montré quels importants exemples on peut trouver en France et en Angleterre, revenons, à notre pays et examinons les résultats des dernières élections. Mais avant de procéder ainsi, je ferai une citation d'un discours prononcé par sir Richard Cartwright, sur une motion présentée au Sénat pour la réforme de cette institution, en 1906. A cette occasion l'honorable sénateur parla ainsi qu'il suit de la représentation proportionnelle, du système actuel, et de quelques cas particuliers qui se sont produits dans sa propre province d'Ontario, où il est né. Il disait :

Je suis convaincu depuis longtemps que notre système actuel de représentation est radicalement mauvais, que dans quelques cas importants, il n'est pas seulement mauvais en théorie, mais mauvais dans la pratique. Je désire qu'il soit nettement et clairement compris que je suis le dernier homme qui voudrait discuter les droits de la majorité de gouverner, pas plus que je ne désire en aucune façon discuter le droit qui en découle pour la majorité d'avoir une majorité de représentants; mais je discute le droit à la majorité de s'arroger une proportion inéquitable des représentants du peuple. Je vais citer un exemple pour faire comprendre ce que je veux dire. Permettez que je suppose qu'un parti repose sur 100,000 électeurs, et que l'autre parti repose sur 90,000, et qu'il y ait 190 représentants à élire. Il est parfaitement juste et équitable, suivant moi, que 100,000 électeurs devront envoyer 100 représentants et que ceux qui disposent de 90,000 voix devront envoyer 90 représentants; mais il n'est pas équitable que ceux qui disposent de 100,000 voix envoient 150 représentants, et que ceux qui disposent de 90,000 voix en élisent 40.

Cependant, c'est ce que j'ai vu; c'est à quoi tend notre système; c'est ce qui est arrivé à mainte et mainte reprise et c'est ce qui se produira à mainte et mainte reprise encore sous le régime actuel. Je connais parfaitement la réponse banale, que c'est tout aussi juste pour un parti que pour l'autre, que chacun en profite à tour de rôle. C'est vrai et ce n'en est que plus déplorable. Chaque parti à tour de rôle détient plus de pouvoir qu'il n'en devrait détenir; chaque parti est tenté d'en abuser; il est probable que chaque parti en abuse; et j'ajouterai que cette pratique offre plus qu'aucune autre une prime à la corruption et à l'injuste remaniement des

M. F. D. MONK.

circonscriptions. Je désire établir le bien fondé de ma prétention.

Le très honorable ministre fournit ensuite des statistiques relatives à la province de l'Ontario, en vue d'établir que depuis 1882, et jusqu'à 1906, il n'y a jamais eu à la Chambre des communes une représentation proportionnelle des électeurs se rattachant aux divers partis. Je ne pense pas devoir imposer à la Chambre la lecture de ces statistiques, mais je dirai que ce tableau est intéressant et fournit une forte preuve à l'appui de la thèse que j'ai l'honneur de défendre en ce moment.

Qu'on me permette maintenant de m'arrêter sur les résultats de la dernière élection générale, en ce qu'ils servent à démontrer la vérité de la proposition que j'avance. J'emprunte mes chiffres à un journal de Toronto, le "News", du 19 janvier dernier, qui les donne comme officiels. Ils font voir que les bulletins déposés en faveur du parti libéral forment à proprement parler moins de la moitié du nombre total des bulletins déposés à l'élection. Il a été déposé en faveur des libéraux 24,117 bulletins de plus qu'en faveur des conservateurs; mais il a été déposé 24,893 bulletins pour des candidats indépendants. On voit donc que si les libéraux ont sur les conservateurs une majorité de 24,117, ils sont en minorité de 776, par rapport aux conservateurs et aux indépendants réunis. Voici en quels termes s'exprime le "News":

Nous avons aujourd'hui la statistique revisée de l'élection générale récente; on se rappelle que les chiffres donnés en premier lieu étaient inexacts en ce qui regarde plusieurs provinces. Même en ce qui regarde les nouveaux chiffres, il y a lieu de faire certains remaniements, l'état quasi-officiel ne tenant aucun compte de près de 25,000 suffrages déposés pour des candidats indépendants, et répartissant tous les bulletins entre les deux partis. Si l'on fait le remaniement nécessaire, si l'on assigne au parti indépendant (ouvrier) le total de plus de 10,000 bulletins qu'il a obtenus dans Maisonneuve, et les 2,000 bulletins obtenus par M. Martin dans Vancouver, enfin si l'on omet le Yukon où l'élection n'a pas encore eu lieu, on aura le résultat suivant:

Provinces.	Lib.	Con.	Ind.
Ontario	223,501	235,509	2,730
Québec	150,844	126,424	10,759
Nouvelle-Ecosse	56,588	54,500	....
Nouv.-Brunswick	40,716	34,945	....
Ile du P.-Edouard	14,496	14,286	....
Manitoba	30,915	35,071	2,078
Colombie-Anglaise	13,412	17,503	6,453
Alberta	23,777	19,746	2,439
Saskatchewan	33,415	25,563	434
	587,664	563,547	24,893

Trois élections par acclamation.

Il y a lieu de faire plusieurs observations. On n'a pas tenu compte de trois élections par acclamation: Rouville (libéral), Comox-Atlin

(libéral), et York-sud (conservateur). Dans l'Ontario, le total des suffrages donnés en faveur de M. Russell, Toronto-est, 4,039 en tout,est porté au compte des libéraux. Dans Halifax et Saint-Jean, où tout électeur vote pour deux candidats, on a fait entrer les deux votes en ligne de compte; dans Ottawa, où le même état de choses existe, on n'a compté chaque vote qu'une fois. Dans le comté de King (N.-E.), M. Eaton, adversaire de sir Fred. Borden, est inscrit comme conservateur; M. Robitaille, dans le comté de Québec, est rangé parmi les conservateurs.

On constatera que le nombre total des suffrages déposés est de 1,176,104, répartis comme il suit:

Libéraux..	49.96 p. 100
Conservateurs.	47.91 "
Indépendants..	2.11 "

Majorité d'électeurs hostiles au Gouvernement.

Ainsi donc le Gouvernement a obtenu un peu moins de la moitié des votes. Si l'on met ensemble les suffrages donnés aux conservateurs et ceux donnés aux indépendants, on constate qu'il se trouve une majorité d'électeurs, majorité très faible il est vrai, hostile au Gouvernement.

Or, si nous acceptons ces chiffres,—et je pense que nous pouvons les regarder, sinon comme absolument exacts, du moins comme suffisamment exacts pour les fins de notre argumentation,—quel aurait été, d'après ce vote, le nombre des représentants de chaque parti en cette Chambre sous un régime de représentation proportionnelle? Comme je ne suis pas très fort en chiffres, j'ai fait faire le calcul par un expert, mathématicien à toute épreuve. Voici comment il s'y est pris: Il a divisé le nombre total des suffrages dans chaque province par le nombre des représentants assignés à cette province, et il a porté dans la colonne des libéraux, et dans la colonne des indépendants, quand il s'en trouvait, le chiffre de leur représentation proportionnelle. Voici les résultats de cette opération, ils valent bien la peine qu'on s'y arrête en ce moment.

TABLEAU de la représentation proportionnelle d'après les chiffres des élections fédérales, 1908.

(Moins le district électoral du Yukon.)

Province.	Nombre des députés.	Proportion des libéraux.	Proportion des conservateurs.	Proportion des indépendants.	Unité de représentation.
Ontario	86	41·6	44	Fraction.	5369
Québec	65	34	28·5	2 4	4431
Nouvelle-Ecosse	18	9	9	.....	6171
Nouveau-Brunswick	13	7	6	....	5820
Ile du Prince-Edouard	4	2	2	....	7195
Manitoba	10	4·5	5	Fraction.	6806
Colombie-Anglaise	7	2·5	3·3	1·2	5338
Alberta	7	3·6	3	Fraction.	6566
Saskatchewan	10	5·6	4·3	Fraction.	5941
*Total	220	109·8	105·1	3 + fractions	
Dominion du Canada	220	110	105·4	4·6	5346

L'expert qui a soigneusement élaboré ce tableau ajoute les observations suivantes en renvoi sous l'astérisque:

*Cette ligne où figurent les totaux des diverses colonnes est insérée en vue de démontrer l'exactitude du calcul, car on verra qu'ils correspondent très approximativement aux chiffres exacts pour le Dominion considéré en bloc.

Or, monsieur l'Orateur, que faut-il conclure de ces statistiques? Que nous sommes gouvernés aujourd'hui par un pouvoir législatif et exécutif la création en réalité d'une minorité des électeurs de l'ensemble du pays; et c'est là, à ce que je prétends, une violation du principe fondamental de la représentation. Des électeurs dont j'ai indiqué le nombre, et qui ont voté contre le maintien du régime actuel, il n'en est aucun qui exerce la moindre influence, qui prenne la moindre part à la gestion des affaires publiques.

D'un autre côté, le spectacle qui s'offre à nous dans les Etats-Unis et qu'y offre le fonctionnement du système représentatif depuis l'établissement de la république, n'est pas plus satisfaisant que celui qui s'offre à nos yeux dans les pays auxquels j'ai fait allusion, y compris le nôtre. Et même, de l'aveu des auteurs américains, il semblerait quec e système ait donné, là-bas, dans la pratique des institutions représentatives, des résultats plus déplorables qu'ailleurs. Qu'on me permette de citer l'excellent ouvrage du professeur Commons, sur la représentation proportionnel-

le. Voici comment il s'exprime dès la première page:

Le peuple américain est assez satisfait de la manière dont les corps exécutif et judiciaires de leur gouvernement s'acquittent de leurs devoirs. Mais il se rend compte que les corps législatifs sont un fiasco complet, et cela à tous les degrés de l'échelle: conseils municipaux, législatures d'état, congrès fédéral. Les journaux sont les interprètes du sentiment populaire, et s'il en est ainsi, il faut reconnaître que le sentiment populaire condamne les échevins, les membres des législatures et les membres du congrès. Tant que le congrès siège, dit-on, le monde des affaires est dans des transes. Le cri qui se fait entendre à la veille de la prorogation d'une législature est humiliant. Voici les paroles que l'on attribue au "Bulletin", de San-Francisco:

"Il n'est pas possible de parler avec modération de cette chose qu'on désigne sous le nom de législature dans notre état. Elle est, ces années dernières, le corps délibérant le plus ravalé du monde. Elle est devenue un ramassis de bandits au lieu d'être un corps de législateurs. Elle a mis en vente tout ce qu'il lui a été possible de saisir depuis nombre d'années. Le choix qu'elle fait des hauts fonctionnaires est visiblement en mainte circonstance la récompense d'un crime, et non pas le résultat d'une prudente et sage sélection."

Dans tous les états de l'Union on pourrait relever des exemples plus ou moins de cette nature. On dirige des attaques presque aussi violentes contre le congrès. Il est connu que de grandes compagnies, de grands syndicats désireux d'obtenir des faveurs législatives, exercent une influence décisive sur les actes des deux branches de la législature. Le patriotisme, et même l'honnêteté des membres sont généralement mis en doute et condamnés.

On trouve bien d'autres choses dans les écrits du professeur Commons, en condamnation du système représentatif tel qu'il existe aujourd'hui aux Etats-Unis, non seulement dans l'arène fédérale, non seulement dans les législatures d'état, mais même dans le fonctionnement des conseils municipaux. Or, monsieur l'Orateur, il est un point sur lequel tous les écrivains et tous les rapports sont unanimes, c'est à condamner la circonscription à représentant unique. Le petit collège électoral à représentant unique serait une des causes principales des abus du régime actuel.. On soutient que dans nos villes, les circonscriptions à représentant unique, ce qu'on appelle les arrondissements ou "wards" sont souvent la cause principale et unique de ce regrettable état de choses.

Tous s'accordent à dire que plus la circonscription est étendue et plus le nombre des représentants à élire est considérable, plus ces derniers seront des hommes connus, des hommes vraiment représentatifs, des hommes indépendants; dans les districts à représentation multiple, les intérêts en jeu sont plus variés et, partant la discussion prend une plus large envergure. On ne se bornera pas à discuter de simples questions de clocher, des affaires d'intérêt purement local.

Dans les groupements considérables, les questions sont présentées au peuple, comme liées aux intérêts de toute une région, et infailliblement, les hommes les plus capables, les plus indépendants sont choisis. Les petites intrigues et les cliques tombent dans l'unique confiance dans une grande circonscription. Partout, où on a fait l'essai des grandes divisions électorales, on a constaté que ce mode avait pour résultat de faire surgir une meilleure classe de candidats, de faire disparaître les discussions mesquines et d'éliminer les personnalités; les questions vraiment nationales priment toutes les autres et les électeurs apportent dans la lutte un intérêt de beaucoup plus vif, que dans les circonscriptions restreintes.

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

Reprise de la séance.

M. MONK: Monsieur l'Orateur, la grande difficulté qu'on éprouve à traiter un sujet comme celui-ci, c'est que dès qu'on commence à l'étudier, on s'aperçoit que c'est un sujet de grande actualité et que les matériaux qui ont été mis à notre disposition depuis 15 ou 20 ans sont si considérables qu'il est très difficile de faire un choix judicieux qui permette d'exposer la question devant une assemblée comme celle-ci, dans un temps donné. C'est pour cette raison que j'ai été obligé de condenser mes recherches et cette condensation est probablement la partie la plus difficile du travail, car tous ceux qui ont étudié la question savent que nous avons fait beaucoup de chemin depuis le temps ou les seuls ouvrages classiques sur la représentation proportionnelle étaient le traité bien connu de M. Thomas Hare, publié vers 1850, et les commentaires favorables aux idées de M. Thomas Hare, apportés par John Stewart Mills dans ses immortels écrits.

Au moment où la séance a été suspendue, à six heures, j'exposais les dangers et les inconvénients des petites circonscriptions et je disais qu'il est difficile d'y choisir des candidats aptes à représenter dans cette Chambre les intérêts généraux du pays, j'expliquais la nature d'une campagne électorale dans une circonscription restreinte, l'influence des intrigues et des manœuvres déloyales de toute sorte dont nous avons tous fait l'expérience personnelle, ou du moins entendu parler.

Tous les écrivains qui ont traité la question, tous les hommes publics qui l'ont étudiée à fond, s'accordent à reconnaître que dans les circonscriptions agrandies, dans le groupement des circonscriptions, la corruption devient impossible. Il n'existe pas

deux opinions sur ce point; dans les grandes circonscriptions, il n'est pas possible de recourir à des manœuvres corruptrices, à des fraudes électorales; le travail de quelques meneurs obscurs et des associations, les mille petits moyens employés pour fausser le verdict des électeurs, tombent dans l'insignifiance.

Il est inutile d'insister sur ce point. Tous ceux d'entre nous qui étudieront la question en arriveront aux mêmes conclusions que tous les écrivains des nombreux pays qui ont traité la question, et ils admettront que l'agrandissement des circonscriptions met fin à la corruption électorale.

Après une carrière politique qui date déjà de plusieurs années, je puis dire que les électeurs de ce pays ne sont pas ce qu'on pourrait appeler des électeurs livrés à la corruption. Dans nos circonscriptions restreintes à représentation unique, ayant en moyenne, environ 5,000 électeurs je ne crois pas exagérer en disant qu'il y en a certainement 4,500 inaccessibles aux manœuvres corruptrices et qu'on ne peut influencer par aucun des moyens contre lesquels, notre loi, toute imparfaite qu'elle soit, a voulu nous protéger.

Mais dans chaque circonscription on trouve un certains nombre d'électeurs que le choix des candidats laisse absolument indifférents, qui ne se soucient ni des principes politiques, ni des partis et qui n'ont d'autre ambition que de voter de manière à gagner quelque argent.

A côté de ces électeurs qui sont le fléau de notre système électoral, on rencontre un certain nombre d'enthousiastes, de gens aux opinions extrêmes; ils sont peu nombreux, il est vrai, mais l'influence qu'ils peuvent exercer dans une petite circonscription, met souvent le candidat à leur merci, plus qu'il ne devrait l'être. Je suis convaincu que tous ceux qui étudient avec quelque soin notre atmosphère politique, admettront sur ce point, l'exactitude des vues que je viens d'exposer.

Je ne m'arrêterai pas longtemps sur un autre abus, celui du "gerrymander" qui, sur ce continent d'Amérique, plus particulièrement, a pris de grandes proportions; cet abus consiste, pour le parti au pouvoir à façonner les circonscriptions de manière à ne pas laisser de doute sur le résultat d'une élection.

Avant d'en finir avec la question des inconvénients du système actuel, permettez-moi de répéter que j'ai la conviction intime, que j'ai l'honneur de partager avec beaucoup d'hommes plus éminents que moi qui ont pensé et écrit sur la question, que tout le mal de notre système actuel réside dans le peu d'étendue des circonscriptions représentées par un seul député.

Ce système produit quelquefois d'étranges résultats. Il arrive, par exemple, qu'une circonscription se soit toujours prononcée en faveur du même parti politique. Depuis la Confédération, elle a toujours élu des députés appartenant au même parti. Qu'arrive-t-il alors? Les électeurs de la minorité, ayant renoncé depuis longtemps à avoir une part quelconque dans la représentation, à voir leurs idées représentées au Parlement, se désintéressent des élections. Ils renoncent à étudier les grandes questions du jour; ils savent que l'élection, dans leur circonscription, ne peut avoir qu'un résultat; ils renoncent à tout espoir d'avoir leur mot à dire dans l'administration des affaires du pays.

Je sais qu'on répond à cela que ceux qui sont en minorité dans un pays sont représentés au Parlement et font exprimer leurs vues par les députés de leur parti, élus dans d'autres circonscriptions. Cet argument ne peut avoir aucune valeur auprès de ceux qui connaissent la politique; car il est inutile de prétendre que les aspirations, les besoins, les sentiments des électeurs d'une circonscription peuvent être fidèlement représentés dans le Parlement par un député qui n'a jamais vu les électeurs de cette circonscription, qui ne les connaît pas et n'a reçu aucun mandat de les représenter.

Il n'est pas raisonnable de dire qu'une minorité dans une circonscription d'Ontario ou de Québec, qui a toujours élu des députés libéraux depuis la confédération, serait équitablement représentée dans cette Chambre par un député d'une autre circonscription, d'une autre province ou de la même province qui aurait toujours voté pour l'autre parti. Cet argument a été quelquefois employé, mais tous les écrivains de quelque réputation qui ont traité la question, le repoussent comme n'ayant aucune valeur.

Dans la province de Québec, nous avons pu faire l'expérience, jusqu'à un certain point, d'une circonscription agrandie. Pour les fins de la représentation provinciale nous avons la circonscription d'Hochelaga, qui entoure la ville de Montréal. Depuis quelques années, cette circonscription a pris des proportions énormes et le nombre des électeurs est d'environ 40,000—je parle des divisions provinciales, car pour les fins de la représentation fédérale, ce comté a été subdivisé depuis longtemps. En règle générale, nous avons dans le comté, qu'il est question de diviser prochainement, deux candidats, et ce qui s'y passe confirme ce que je viens de dire en faveur des grandes circonscriptions. Les candidats dans ce comté sont toujours deux hommes bien connus, jouissant d'une grande popularité, et il est impossible d'y recourir à la corruption, aux manœuvres frauduleuses, et aux mesquines influences.

Tels sont les résultats qui, dans une sphère restreinte, sont venus confirmer les avantages que je réclame pour les circonscriptions agrandies. Dans notre pays où le système du favoritisme gouvernemental

existe ou a existé à un degré que je ne crains pas de qualifier d'odieux, les inconvénients des petites circonscriptions sont encore plus grands. Dans une grande circonscription qui comprendrait, par exemple, toute l'île de Montréal, on n'aurait pas la ressource de recourir aux promesses d'une foule de petites entreprises publiques dont l'utilité, au dire de tous, est plus que problématique, quand la grande question du transport exige la solution de problèmes si importants. Dans une circonscription comme celle dont je viens de parler, aucun candidat ne pourrait faire mousser sa candidature en promettant la construction d'un quai ou d'un édifice public de peu d'importance; il serait obligé de discuter les intérêts d'un territoire comprenant l'île et la ville de Montréal, dans leurs relations avec la question primordiale du transport. Il serait obligé de faire valoir devant les électeurs, non les avantages de quelques petites entreprises, souvent inutiles quoique dispendieuses, mais la nécessité urgente de mettre à exécution un plan de transport comme celui qui a été exposé au pays et au Gouvernement il y a quelques années, par une commission composée d'hommes de grande expérience et qui après beaucoup de travail avaient, à mon sens, réussi à trouver la solution de ce grand problème, pour tontes les parties du pays.

Je me suis efforcé de démontrer qu'avec le système actuel nous n'avons pas dans le Parlement un miroir fidèle des sentiments et des opinions du pays, un microcosme, pour ainsi dire, de la conformation politique du Canada, mais plutôt, tout le contraire.

Dans tous les pays où est en vigueur le système des circonscriptions à représentation unique, on constate que le gouvernement est aux mains de la minorité; et presque partout, même en Angleterre, où nous sommes habitués à aller puiser tout ce qui est juste, approprié et bien imaginé, en matière électorale, on constate une énorme disproportion entre la représentation au parlement et l'ensemble des suffrages des électeurs.

Il est indéniable que la question que j'ai traitée d'une manière bien incomplète et dans ses grandes lignes, a occupé l'attention des hommes publics dans tous les pays dotés d'institutions représentatives et il en est résulté la publication de nombreux ouvrages sortis de la plume de publicistes et d'écrivains renommés, dans tous les pays de l'Europe; je crois aussi que la plupart de ces écrits ont vu le jour depuis les vingt dernières années. La question d'une réforme est actuellement la grande question du jour en Angleterre. On cherche le remède à appliquer à l'état de choses déplorable qui existe. On ne peut pas espérer que tous ceux qui ont étudié le problème soient du même avis.

M. F. D. MONK.

Je veux exposer en aussi peu de mots que possible les moyens auxquels on a eu recours pour remédier à l'état de choses. Je parlerai d'abord du scrutin de liste qui a prévalu un certain temps en France.

Dès qu'on se fut bien rendu compte de l'état de choses déplorable résultant de la représentation par un député des circonscriptions ou arrondissements de peu d'étendue, on recourut d'abord à ce moyen, on en fit l'essai en divers pays, aux Etats-Unis, notamment, et surtout pour l'élection des commissions scolaires municipales et autres commissions. Le scrutin de liste équivalait à la suppression des petites circonscriptions, des quartiers. Chaque circonscription se trouvait agrandie, élisait plusieurs représentants, et les électeurs avaient autant de bulletins à déposer qu'il y avait de représentants à élire. Quelle fut la conséquence de ce changement?

Il est certain que les inconvénients résultant de la représentation unique se trouvaient à disparaître. Les élus étaient des hommes meilleurs, plus capables, plus connus et plus indépendants, et les mauvaises influences se faisaient moins sentir. Mais dans la plupart des cas—chose que s'expliqueront tous ceux d'entre nous qui sont au fait des choses électorales—la minorité n'obtenait aucun représentant; la liste sortait triomphante ou était écartée en entier. Pour ne citer qu'un seul cas entre tous ceux que signale M. le professeur Common dans le très remarquable ouvrage qu'il a récemment publié sur le sujet, la ville de Cleveland a élu, au scrutin de liste, sept commissaires, tous républicains, qui avaient recueilli 110,000 suffrages, quand il aurait suffi du déplacement de 2,000 voix seulement pour obtenir un résultat diamétralement opposé.

En France, on n'a eu recours au scrutin de liste qu'à une seule élection générale où l'on vit les républicains remporter 366 sièges avec 4,300,000 suffrages, quand la représentation proportionnelle leur en eût donné 311, et les monarchistes ou conservateurs en remporter 202 avec 3,550,000 suffrages, quand la représentation proportionnelle leur eût donné droit à 257 sièges. Le scrutin de liste fut aboli en 1889, et le régime qui prévaut aujourd'hui en France est en tous points semblable au nôtre.

Mais il est certain qu'on ne tardera pas à le modifier, car on s'y est beaucoup occupé de l'étude du mode de représentation proportionnelle, et une commission composée d'hommes trs distingués nommés par le Gouvernement a fait une étude approfondie de ce mode de représentation et a récemment déposé son rapport où elle conclut à la modification du régime actuel. Au nombre des membres de cette commission se trouvait M. Benoit, auteur d'un très remarquable ouvrage sur le sujet. Le rap-

port de la commission conclut à l'adoption d'un mode proportionnel semblable à celui qui prévaut en Belgique, sauf certaines modifications tendant à une plus grande simplicité et à la liberté plus grande de l'électeur. J'ai cherché à me procurer ce rapport; malheureusement, il n'est pas encore publié au Canada. On le trouve cependant dans un journal français, "La Croix", du 8 février dernier.

Le scrutin de liste est assurément préférable au régime précédent, mais il présente les graves inconvénients que j'ai signalés en peu de mots, et l'on a pu constater que non seulement il restreint la représentation aux deux grands partis politiques et réduit à l'impuissance aux groupes qui pour être moins nombreux, n'en sont pas moins importants, mais qu'il ajoute encore à l'influence des engins politiques, des organisateurs et directeurs de parti, ce qui est plutôt déplorable.

Le suffrage restreint est un autre remède que l'on a suggéré. Le suffrage restreint est une modification du scrutin de liste ; il consiste en ce que dans une circonstription où il y a quatre représentants à élire, chaque électeur ne peut déposer que trois bulletins, ce qui, règle générale, a pour effet d'assurer un siège à la minorité. Naturellement, le suffrage restreint n'aboutit pas à la représentation proportionnelle ; il assure bien une certaine somme de représentation à la minorité, mais nullement a représentation proportionnelle ou quelque proportion mathématique entre le nombre des votants et le résultat de l'election.

Prenons comme exemple le conseil municipal de Boston qui, depuis 1893, est élu à la faveur du régime du suffrage restreint. Le nombre des échevins à élire chaque année est de douze ; or, chaque votant ne peut déposer plus de sept bulletins de vote. Ce qui se produit invariablement, c'est qu'au sein d'une population essentiellement républicaine, sept candidats républicains sont élus et que les démocrates obtiennent les cinq autres sièges grâce au nombre suffisant de suffrages qu'ils parviennent à recueillir; mais nul parti indépendant ne peut faire élire un seul représentant ni compter pouvoir jamais manifester son sentiment en matière municipale. En outre, les élections municipales sont bien souvent dirigées par les chefs des partis politiques. Le même mode a été adopté pour l'élection des échevins de New-York, mais on a dû y renoncer au bout de quelques années à cause précisément des résultats que je viens d'indiquer.

Reste encore le mode d'élection par le suffrage cumulatif. Sous ce régime, chaque électeur a droit de déposer autant de bulletins de vote qu'il y a de représentants à élire. Dans une grande circonscription électorale, les candidats doivent être des hommes bien connus ; mais l'électeur peut accorder tous ses suffrages à un seul ou à deux des candidats. Cela n'aboutit pas précisément à la représentation proportionnelle. Dans le cas de vote cumulatif, il va sans dire que l'étendue de la circonscription fait une différence sensible. Dans les petites circonscriptions où le nombre des représentants à élire n'est pas considérable, le résultat est à peu près semblable à celui qui s'obtient à la faveur du suffrage restreint.

Dans l'Illinois, l'établissement du suffrage cumulatif remonte à 1870, et comme, autant que je sache, il y est encore en vigueur, on a donc eu amplement le temps d'en faire l'essai. On a constaté que le nombre moyen des représentants à élire dans tout l'Etat est de cent et de trois pour chaque circonscription. La minorité peut toujours faire est de cent et de trois pour chaque circonscription. On ne saurait donc dire que certaines parties de l'Etat ne comptent pas de représentants aux deux côtés de l'assemblée.

D'autre part, ce régime ne donne pas la représentation proportionnelle telle qu'on désirerait l'obtenir; il n'a guère ajouté, non plus, à la valeur des candidats et n'a pas permis aux partis indépendants de se faire représenter en aucune manière. L'inconvénient du suffrage cumulatif réside en ce que ce qu'on appelle le " plumping " peut valoir un nombre excessif de suffrages à un candidat puissant. Ce dernier peut recueillir plus de suffrages qu'il n'en est accordé aux autres candidats du même parti que lui; c'est pourquoi les chefs politiques, les " boss " se voient obligés d'écarter les candidats qui pourraient faire ainsi un tort considérable au parti. Ces candidats sont, à tous autres égards, parfaitement acceptables, mais on les juge dangereux, il faut les écarter, et c'est pour cela que l'on a dénoncé ce mode d'élection en maints endroits des Etats-Unis où on en a fait l'essai pendant des années.

Dans les grandes circonscriptions électorales, le plumping aboutit parfois à des résultats étonnants. En diverses parties des Etats-Unis on a eu recours au suffrage cumulatif pour les élections de conseillers municipaux et de commissaires d'écoles, élections qui ont parfois donné des résultats fort curieux. Je me rappelle qu'à certaine élection de commissaires d'écoles à Manchester, il y avait quinze candidats sur les rangs, chaque électeur ayant par conséquent le droit de déposer quinze bulletins de vote. Bien que cette ville soit remarquable par son protestantisme ardent et par la puissance de l'élément ouvrier, celui qui recueillit le plus grand nombre de suffrages —20,000 voix de plus que l'autre candidat le plus heureux—fut le chanoine O'Toole, prêtre catholique, qui, grâce au " plumping ", avait pu l'emporter sur tous les autres candidats par une majorité très considéra-

ble. C'est un résultat qui s'obtient souvent dans les grandes circonstances électorales à la faveur du suffrage cumulatif.

Je me suis efforcé d'exposer en aussi peu de mots que possible quelques-unes des réformes suggérées et des demandes formulées dans le but d'atténuer les mauvais effets du régime actuel. Tous les spécialistes qui ont étudié la question se voient généralement obligés de reconnaître que les deux modes que j'ai mentionnés sont sensiblement préférables à l'ancien et ont, en bien des cas, abouti au résultat attendu, savoir: une certaine somme de représentation proportionnelle de représentation de la minorité; mais ils n'obtiennent pas que les sentiments des électeurs soit représentés fidèlement, d'après une proportion mathématique.

Voilà pourquoi d'autres écrivains ont fait une étude encore plus approfondie de la question; et je me propose de faire moi-même quelques observations sur ce qu'on appelle la représentation rigoureusement proportionnelle. Cette désignation est excessivement longue, et il y a lieu d'espérer qui sont favorables à ce mode d'élection imagineront, pour désigner le mouvement, quelque chose de moins long que ces deux mots à n'en plus finir. A vrai dire, le système est des plus simples, et dans les pays d'Europe où il est en honneur, en Suisse, au Danemark et en Belgique, on se sert de mots plus courts pour le désigner.

En Angleterre, ce mode d'élection a l'appui d'une ligue fort importante appelée la Proportional Representation League, dont les membres se recrutent tant parmi les plus éminents des hommes politiques des deux partis, qu'au sein des autres classes supérieures de l'Angleterre. Suivant qu'elle le déclare en son programme, cette ligue ne tient pas absolument au " suffrage unique transférable ". Le moyen le plus court d'exposer le système à la Chambre est peut-être de citer la formule, si je puis dire, de la ligue quant aux principes et aux méthodes de la société. Voici ce que je relève dans " Representation ", organe de la société :

Nos buts.

1. Représenter les sentiments des électeurs au Parlement et au sein des autres institutions publiques dans leurs justes proportions.
2. Obtenir que la majorité des électeurs gouverne et que toutes les minorités importantes soient écoutées.
3. Donner aux électeurs plus de ilberté dans lee choix de leurs représentants
4. Rendre les représentants plus indépendants des exigences financières et autres des petites circonscriptions électorales.
5. Donner aux partis la certitude d'être représentés par leurs membres les plus capables et les plus dignes de confiance.

M. F. D. MONK.

Nos méthodes.

1. Réunir les circonscriptions actuelles pour en former de plus grandes qui éliront trois ou un plus grand nombre de représentants, tout compte tenu des divisions naturelles du pays, telles que les grandes villes, les comtés ou parties de comtés; donner à chaque circonscription ainsi formée un nombre de représentants proportionné à celui de ses électeurs, le nombre total des membres de la Chambre des communes restant tel qu'il est actuellement ou étant diminué.

2. Régler les élections d'après un mode proportionnel semblable à celui que l'on désigne sous le nom de " suffrage unique transférable ", à la faveur duquel:

A) Chaque électeur a droit à un vote unique;

B)L'électeur vote:

a) En inscrivant le chiffre 1 en regard du nom du candidat qu'il préfère à tous les autres.

Il est aussi invité à inscrire:

b) Le chiffre 2 en regard du nom du candidat de son deuxième choix;

c) Le chiffre 3 en regard du nom du candidat de son troisième choix, et ainsi de suite, pour autant de candidats qu'il lui plaît, suivant l'ordre de ses préférences.

C. Un candidat, pour être élu, n'a pas besoin d'obtenir la majorité des suffrages; il lui suffit d'en recueillir une certaine proportion.

Cette proportion, qui représente le plus petit nombre de suffrages nécessaire à assurer l'élection d'un candidat, s'appelle la quotepart. Ainsi, dans ma circonscription qui n'a qu'un représentant, un candidat qui obtient une voix de plus que la moitié doit être élu; par conséquent, la quotepart est de la moitié plus un. De même, dans une circonscription qui a deux représentants, la quotepart est du tiers plus un, car deux candidats au plus peuvent obtenir ce nombre de voix; et dans une circonscription qui a trois représentants, la quotepart est du quart plus un, et ainsi de suite. Par conséquent, pour connaître la quotepart, divisez le total des voix par le nombre des représentants à élire plus un et ajoutez un au résultat.

D. Le président de l'élection constate le résultat du scrutin de la manière suivante:

1) Il compte chaque bulletin comme une voix en faveur du candidat portant le n° 1 sur ce bulletin; il compte aussi le nombre total des voix;

2) Il constate quelle est la quote-part;

3) Il déclare élus les candidats qui ont obtenu la quote-part des suffrages;

4) Il reporte dans d'exactes proportions l'excédent des voix obtenues par les candidats qui en ont reçu plus que la quotepart sur les candidats non élus qui portent les numéros 2, 3 et ainsi de suite, comme deuxième choix des électeurs dont les suffrages sont ainsi reportés. De cette manière, tous les suffrages comptent;

5) Il déclare élus les candidats qui, après le déplacement de l'excédent des voix, ont obtenu la quotepart des suffrages;

6) Il élimine les candidats ayant obtenu moins de voix, les uns après les autres, en reportant leurs voix, conformément aux désirs de leurs partisans sur les candidats indiqués ocmme deuxième choix. Ce procédé s'ap-

plique jusqu'à ce que soient déclarés élus les candidats ,en nombre suffisant, qui ont obtenu la quotepart des suffrages, ou jusqu'à ce que le nombre des candidats non éliminés soit réduit au nombre de représentants qui restent à élire, auquel cas les candidats non éliminés sont déclarés élus.

Ce mode d'élection est réellement très simple, ainsi que pourront s'en convaincre les députés qui prendront la peine d'étudier la formule que j'ai citée. En Angleterre, il a fait l'objet de deux essais importants. L'une des élections eut lieu en 1896 et l'autre, en 1908. Dans les deux cas les résultats ont été éminemment satisfaisants. Un compte rendu de chacune de ces élections se trouve dans les procès verbaux de l'association. Dans le cas du dernier essai, on avait fait choix des noms de douze hommes publics éminents d'Angleterre, y compris l'ancien premier ministre et le premier ministre actuel. Les journaux d'Angleterre, les grands organes de l'opinion publique, avaient consenti à donner la plus grande publicité possible aux bulletins renfermant ces noms. Je crois que le 1er de décembre était le dernier jour assigné pour remettre les bulletins. Ceux-ci furent tous remis à un bureau central, à Londres. Je dois dire que, lors du premier essai, il n'y eut que 6,000 votants. Mais, pour démontrer l'intérêt croissant que le public attachait à cette question en Angleterre, j'ajouterai que plus de 21,000 suffrages furent exprimés lors de la dernière élection fictive. Les voix furent comptées dans Caxton-Hull, à Westminster, sous la surveillance de lord Avebury, le président, et de lord Cowtenay, le vice-président de la ligue. Quarante personnes de bonne volonté étaient là pour compter les voix et elles se mirent à l'œuvre à six heures moins quart. Pour bien dire, le recensement des bulletins dura de six heures à huit heures, alors que le résultat de l'élection fut annoncé. Cela démontre que l'objection qu'on invoque très souvent contre ce mode d'élection, à savoir que le recensement des bulletins durerait trop longtemps, est absolument dénué de fondement. D'ailleurs, il n'est plus question de cela aujourd'hui; en Angleterre, tous admettent que les bulletins peuvent être comptés dans un délai raisonnable.

Je puis dire que le mode d'élection que cette ligue préconise en Angleterre, le suffrage unique transférable, est aussi préconisé par une ligue dans la province d'Ontario. M. Robert Tyson, l'un des principaux citoyens de Toronto, est le président de cette ligue. Ce mode d'élection a été assez longtemps en usage à Toronto pour le choix des délégués du syndicat ouvrier au congrès ouvrier du Canada, et il a toujours donné des résultats des plus satisfaisants.

En réalité, il n'y a pas de pays où la représentation proportionnelle a été adoptée qui ait manifesté le désir de revenir à l'antique et défectueux mode d'élection en usage au Canada. Non seulement, ce système s'impose à l'attention des réformateurs des coutumes électorales d'Angleterre, mais il a été appliqué dans plusieurs possessions anglaises, en Nouvelle-Zélande et au Queensland, avec d'heureux résultats. Si je ne me trompe, des projets de loi tendant à l'adoption du système de la représentation proportionnelle et du suffrage unique transférable ont été adoptés dans quelques-uns des états de la république américaine et sont ou étaient à l'étude il n'y a pas longtemps dans plusieurs des états australiens. Dernièrement, ils étaient sur le métier dans l'Australie méridionale. La Tasmanie est à la veille d'adopter ce mode d'élection; et on sait que M. Deakin, premier ministre de la Confédération australienne, est partisan de ce système et a manifesté le désir de le voir établir dans toute la Confédération. Tout dernièrement, ce mode d'élection a été reconnu dans la nouvelle constitution de la Confédération sud-africaine, qui n'a pas encore été approuvée par le parlement anglais.

Le "Times" du 10 février publie ce projet de constitution qui tend à reconnaître le principe de la représentation proportionnelle pour l'élection des membres des conseils exécutifs provinciaux; dans ce sens, le principe est contenu dans la constitution. Tout indique qu'une réforme électorale tendant à l'établissement de la représentation proportionnelle sera accomplie dès que la Confédération sud-africaine sera définitivement organisée. A présent, cette réforme se trouve dans la constitution et le "Times" du 10 février, je crois, publie non seulement la constitution contenant cette clause, mais un excellent article appelant l'attention sur cette réforme introduite dans le projet de la nouvelle constitution, et préconisant l'établissement de la représentation proportionnelle en Angleterre.

J'ai donné ces renseignements parce qu'il importe de démontrer que le système de la représentation proportionnelle est actuellement adopté dans plusieurs des grandes possessions anglaises, conformément aux doctrines de l'association de la réprésentation proportionnelle d'Angleterre. Vu les rapports plus intimes qu'on se propose d'établir entre les différentes parties de l'empire, il est d'une certaine importance que, nous aussi, en présence de ce mouvement dans tout l'empire, nous étudiions cette grande réforme électorale.

En Angleterre même, ainsi que je l'ai dit tantôt, cette question est d'actualité. Je désire citer les paroles de l'honorable H. H. Asquith, premier ministre, qui a reçu il y a quelques semaines une députation organisée par la ligue de la réprésentation pro-

portionnelle. Cette députation se composait de ce que j'appellerai la crême de la population anglaise. Les délégués représentèrent à M. Asquith l'urgence d'ouvrir une enquête sur ce projet de réforme électorale, vu la situation qui régnait en Angleterre. Le premier ministre répondit en ces termes aux délégués:

Lord Courtney, Messieurs,—J'ai reçu plusieurs délégations dans cette salle et ailleurs, mais je ne me rappelle d'aucune qui, eu égard à ceux qui la composaient—et je ne parle pas uniquement de la valeur personnelle des individus, mais aussi de la diversité des opinions des écoles politiques qu'ils représentent—qui ait plus de titres à être écoutée avec égard et respect. Au début des quelques observations que je vous prierai d'écouter, je n'hésite pas à dire que j'approuve entièrement votre principale thèse. J'ai déjà exprimé en public et, conséquemment, je ne fais que répéter une opinion que je n'ai jamais cessé d'entrenir, à savoir que celui qui est au courant du fonctionnement de notre régime constitutionnel ne saurait douter que ce régime permet—je pourrais presque dire facilite, mais il permet certainement à une minorité d'électeurs, soit dans tout le pays soit dans des circonscriptions particulières, de fixer la représentation—la représentation relative dans le cas de toute la nation et la représentation réelle dans le cas d'une circonscription particulière—parfois contrairement aux opinions et aux désirs de la majorité des électeurs. Dès que ceci est établi d'une façon incontestable, et personne saurait y contredire, vous avez indiqué un vice des plus graves, les uns diraient presque fatal, lorsqu'il s'agit de juger votre régime constitutionnel et parlementaire pour savoir si, au point de vue de la démocratie, il applique réellement les premiers principes du gouvernement représentatif. Par conséquent, je conviens qu'il est impossible de justifier la méthode grossière qui a été adoptée jusqu'ici comme une explication convenable ou satisfaisante du principe représentatif. Ainsi que plus d'un orateur l'a fait observer, l'inconvénient ne provient pas tant de ce que, sous le régime existant, la minorité des habitants du pays peut élire la majorité des membres de la Chambre des communes; mais ce qui arrive plus souvent et ce que je suis disposé à reconnaître comme également pernicieux dans ses conséquences, c'est qu'il y a presque toujours une grande différence entre les forces relatives de la majorité et de la minorité dans la Chambre des communes comparées à leurs forces relatives dans les collèges électoraux. C'est là l'état normal de notre Chambre des communes. J'ai eu connaissance de quelques-uns des inconvénients qui en découlent. J'ai eu connaisance des inconvénients et des avantages.

Le premier ministre explique ensuite ce qu'il a constaté et donne des détails que je ne répéterai pas à la Chambre. Mais, après avoir dit qu'une enquête s'imposait, le premier ministre déclara que le seul embarras qu'il éprouvait était de savoir de quelle manière l'enquête devrait avoir lieu. A sa connaissance, disait-il, les commissions royales, par suite de circonstances regrettables, avaient renfermé dans le passé un trop grand nombre de membres. Cependant, le premier ministre parla de mettre aussitôt la question à l'étude et, en effet, il y a à peine quelque jours, le gouvernement anglais a nommé, pour examiner cette question, une commission d'enquête composée de huit personnes très éminentes, sous la présidence de lord Frederick Cavendish. Le premier ministre a promis qu'aucun projet de réforme électorale, tel que celui qu'avait annoncé le parti au pouvoir en Angleterre, ne serait soumis à la Chambre avant que le ministère ait eu connaissance des conclusions de cette importante commission.

Un mot, maintenant, des pays étrangers, Le Danemark a adopté le système de représentation proportionnelle appelé le système André, qui est un peu différent de la forme classique de représentation proportionnelle préconisée il y a longtemps par M. Hare et défendue par John Stuart Mill. C'est le système établi au Danemark, sauf quelques variations, avec d'excellents résultats.

La Belgique a un système très parfait, le scrutin de liste qu'il ne faut pas confondre avec la liste unique qui sert de base à la ligne pour la représentation proportionnelle. Ce système facilite le jeu des partis; il est excellent, vu qu'il permet aux minorités d'être représentées. C'est celui qui existe en Belgique. L'électeur a sous les yeux autant de listes qu'il y a de factions; un particulier, ou un très petit groupe d'individus, peut aussi soumettre une liste. Un citoyen peut présenter une liste. Il a un vote pour la liste et de plus un vote personnel. C'est ce que les Français nomment "la concurrence des listes avec double vote simultané", ou une concurrence de listes permettant au votant de faire son propre choix.

Voilà le système suivi en Belgique où l'on calcule les résultats d'après une méthode de mathématiques perfectionnée connue sous le nom de système D'Hondt, d'après son inventeur. Je ne crois pas devoir expliquer au long ce système qui est très simple, s'il faut en croire un rapport contenu dans un Livre bleu déposé à la Chambre des communes d'Angleterre. Ce document est intitulé: "Rapports des représentants de Sa Majesté à l'étranger et dans les colonies britanniques sur l'application du principe de la représentation proportionnelle dans les élections publiques." On y trouve réunis tous les états fournis par les représentants du gouvernement britannique à l'étranger et aussi dans les colonies anglaises; on peut y lire une explication fournie par l'ambassadeur à Bruxelles, ou par un des attachés de cette ambassade, sur le système suivi en Belgique, laquelle rend ce sujet parfaitement compréhensible à celui qui est

M. F. D. MONK.

doué d'une intelligence ordinaire. A ce propos, je pourrais dire immédiatement, de crainte de l'oublier, qu'on insiste trop souvent sur une objection: on dit que ces systèmes, excellents dans leurs résultats et conformes au principe de la représentation ne sont pas compris par la moyenne des électeurs et qu'il est impossible de trouver un simple citoyen jouissant du droit de suffrage qui comprenne le principe ou le système adopté par la société de représentation proportionnelle, non plus que celui, plutôt scientifique, qu'on a adopté en Belgique. A cela on répond que dans tous les pays où ces systèmes sont en vigueur on trouve moins de bulletins maculés qu'on n'en compte dans les pays où l'ancienne loi est encore en vigueur. Très peu de bulletins ont été maculés dans les deux dernières élections qui ont eu lieu en Angleterre—on en compte une proportion infinitésimale—et en Belgique, de même que dans les colonies britanniques où ce système est établi, cette proportion est encore remarquablement faible.

On raconte l'histoire d'un partisan zélé de la représentation proportionnelle et qui se trouvait être en même temps un explorateur africain; il essaya d'appliquer ce système dans une tribu du centre de l'Afrique; quelque temps après les explications fournies par cet explorateur, on eut l'occasion de faire une élection, et l'on constata qu'il n'y avait pas un simple bulletin de maculé. On se trompe quand on s'imagine que l'électeur ne comprend pas le bulletin. A maintes reprises des présidents de scrutin m'ont dit que ceux que l'on considère comme formant la classe inférieure et la plus illettrée, comprennent le bulletin que nous avons sans qu'il soit nécessaire de leur fournir d'explications, tandis que, par contre, très souvent c'est à l'électeur intelligent et instruit que le président du scrutin est obligé d'expliquer la manière de voter.

Je voudrais dire un mot de ce qui se produit en France où fonctionne le système de représentation par un seul député, soit le scrutin d'arrondissement. Ce système fonctionne déjà en Allemagne, en Italie et en Espagne, mais dans le cas de la France une foule d'écrivains se sont préoccupés de cette question. Celle-ci importe autant à la France qu'elle peut intéresser l'Angleterre, et il existe un rapport préparé par une commission de la chambre française—ce qui représente une commission royale en Angleterre—dans lequel on recommande l'adoption du système de listes tel que suivi en Belgique avec quelques changements de nature à le simplifier et à assurer une plus grande liberté d'action aux électeurs.

Aux Etats-Unis on a essayé différents systèmes de représentation, tous y ont passé: scrutin cumulatif perfectionné, scrutin général, scrutin transférable; il n'y a pas de pays au monde où l'on ait essayé autant de systèmes sous ce rapport qu'on ne l'a fait aux Etats-Unis. Mais nos voisins ont aussi leur ligue de représentation proportionnelle qui, tout dernièrement encore, à l'une de ses réunions les plus nombreuses tenues à Saratoga, a adopté un projet de loi-type demandant la représentation proportionnelle pour les élections du Congrès tout autant que pour les élections municipales ou les élections d'Etat. On peut trouver ce projet de loi-type dans les comptes rendus de la société de représentation proportionnelle des Etats-Unis.

M. Johnson, de l'Ohio, a présenté au Congrès, dès 1892, un projet de loi en faveur de la représentation proportionnelle telle qu'elle devrait s'appliquer à l'élection des membres de la chambre des représentants. La Suisse a adopté ce système pour ses élection cantonales. On a dit très souvent qu'avec ce système de représentation proportionnelle on ne peut avoir un gouvernement fort et stable. D'autre part, on prétend qu'en fin de compte, tout imparfait que puisse être le système actuel, on est presque assuré que le résultat sera avantageux et évident, même s'il favorise la minorité des électeurs. On peut se demander si cette opinion est bien fondée. En France, il y a le système de division par représentant; les changements de gouvernement se sont multipliés, et ce pays n'a pas eu depuis plusieurs années ce qu'on pourrait appeler un gouvernement puissant et stable. Cela ne s'appliquerait ni à l'Espagne, ni à l'Italie. On suggère, d'après le système actuel de faire une division du pays sans distinction de groupes, de factions, de coteries. Cet avancé ne s'appuie pas sur des faits réels. En France, en Allemagne et en Italie on trouve des groupes, on trouve des électeurs divisés en des factions très nombreuses; durant plusieurs années c'est l'état de choses qui a existé même en Angleterre. En Grande-Bretagne on trouvait des unionistes, des libéraux-unionistes, des conservateurs-unionistes, le parti irlandais, celui du travail, et ceux composés des socialistes et des radicaux. A mon sens, on ne saurait prétendre que le système actuel a pour résultat de diviser le pays entre deux partis principaux et que nous ne sommes pas exposés sous le système actuel à des factions, ou que cet état de stabilité ne se maintiendrait pas si l'on adoptait et si l'on appliquait le principe de la représentation proportionnelle. J'estime que cette proposition n'est pas bien fondée.

En Angleterre même où l'on désire ardemment cette réforme on demande à maintenir les divisions de partis, et pour les gouvernements ainsi que pour beaucoup d'autres personnes, il ne semble pas à désirer qu'on fasse disparaître tout à coup cette ligne de démarcation qui existe aujourd'hui entre les différents partis et

qu'on accepte ce scrutin de liste unique tel que proposé par la ligue des partisans de la représentation proportionnelle. Un grand nombre de personnes qui favorisent ce dernier principe réclament conséquemment le scrutin de liste; elles sont portées à défendre ce système tel qu'il existe en Belgique et d'après lequel chaque parti a sa propre liste, il y aura répartition des sièges entre les candidats qui se trouvent sur les deux listes. Cela nous permet de croire avec assez de raison que les plus fidèles adeptes de la ligue qui réclame la représentation basée sur la population, ne s'opposent pas à la reconnaissance de listes divisées.

Il y a sans doute cette difficulté de détail que présente la question de savoir ce qu'on fera des autres candidats, lorsqu'on aura trouvé le quotient d'un certain nombre de représentants, quotient basé absolument sur le nombre de suffrages que comporte chaque liste; s'il s'agit d'élire d'autres représentants, comment procéder dans ce cas-là? On a résolu cette question de différentes manières. La solution adoptée par la ligue de représentation proportionnelle de l'Angleterre me paraît assez juste.

En Belgique on ignore complétement tout le reste. La seule objection qu'on puisse soulever contre ce système qui est parfait au point de vue automatique et que l'on peut comprendre facilement, c'est que si l'on accorde à certaines parties du territoire une représentation moins nombreuse, cela a pour résultat d'augmenter la représentation des centres plus considérables. On en agit ainsi dans certaines parties des Etats-Unis. Je n'entrerai pas dans tous ces détails parce que j'estime que le temps n'est pas venu pour ce faire, mais cette question est très intéressante; elle a été traitée à fond par ceux qui l'ont étudiée de sorte qu'on peut trouver dans tous les ouvrages des écrivains qui se sont occupés de ce sujet des arguments nombreux sur ce point.

Une autre difficulté qu'on pourra, j'imagine, soulever à propos de cette question: doit-on se débarrasser des élections partielles, cet élément très important de notre vie politique? Dans l'une de ces grandes divisions électorales qui comptent de 7 à 15 représentants, que devrons-nous faire s'il se produit une vacance? Ce problème a été résolu au Danemark, je crois, en Belgique, assurément, et dans d'autres pays qui ont adopté le système de représentation proportionnelle; on élit, en même temps que les représentants, des personnes qui rempliront les vides qui pourraient se produire. Ailleurs, on choisit le candidat qui vient en second lieu sur la liste et qui a failli être élu. Ce système, toutefois, ne semble pas être reçu avec faveur en Angleterre et répugne à nos idées.

Dans la mère patrie, on a proposé une solution qui consisterait dans le maintien des divisions électorales actuelles mais qu'on grouperait pour en former des districts électoraux plus considérables, les anciennes divisions continuant à exister et le candidat élu, c'est-à-dire celui qui aurait réuni le plus grand nombre de suffrages, serait libre de choisir la subdivision spéciale qu'il voudra représenter. On estime, avec beaucoup de raison, je crois, que cette personne choisirait invariablement la division au développement de laquelle il a toujours travaillé, qui lui aura donné le plus grand nombre de suffrages, avec laquelle il se trouve plus intimement lié. Il ne saurait y avoir de doute à ce sujet, et de cette façon chacun des candidats élus pourra choisir sa division, et ce serait certainement celle qui lui tient le plus à cœur. Dans ce cas-là, quand une élection partielle deviendrait nécessaire à la suite d'une vacance, il serait possible, qu'il importerait grandement à nos coutumes politiques de sonder l'opinion publique en faisant une élection dans ce district particulier. Je crois que grâce à cette addition, cette réforme ne présente aucune difficulté considérable, bien que je me sois efforcé simplement de faire connaître à la Chambre d'une manière générale la nature de la réforme que nous avons en vue, ses résultats bienfaisants auront une très grande portée.

Je suis obligé de restreindre mes observations à la limite la plus sévère; je m'en suis tenu à la question que j'ai présentée sous son jour le plus large possible. Je n'ai pas, cependant, négligé de tenir compte de ce qu'il faudrait faire pour mettre en pratique ce nouveau système dans notre pays.

Je ne veux pas retarder le travail de la Chambre en entrant dans les détails auxquels j'en suis arrivé quant aux conclusions à tirer de cette question particulière; mais dans les recherches que j'ai faites relativement à celle-ci, je n'ai rien trouvé qui s'opposait à cette grande réforme. Il est vrai que dans certaines vastes régions de ce pays qu'on trouve, par exemple, en Colombie-Anglaise ou dans les provinces de l'Ouest, le groupement des divisions électorales à première vue est un problème difficile à résoudre; mais pour atteindre le résultat désiré, il faut surmonter d'autres difficultés. On serait obligé dans une circonscription électorale couvrant une étendue considérable d'attendre les résultats. Le travail en lui-même est bien simple et peut être accompli aussi rapidement qu'il l'est en Angleterre, mais il faudrait attendre. Il vaut mieux remplacer un système qui consiste à obtenir au bout de quelques heures un résultat qui n'est pas satisfaisant, qui est la conséquence d'un système condamné par tout le monde, qui laisse la porte ouverte à tous les abus, attendre un peu plus longtemps et obtenir des résultats satisfaisants grâce à un système qui lui aussi donne satisfaction. Dans le cas où la population est compacte, comme dans les grandes

M. F. D. MONK.

cités, par exemple, rien ne s'oppose à ce qu'on essaie immédiatement ce système. On pourrait en tenter l'épreuve partout où il serait facile de grouper les divisions, et les citoyens, après cet essai, comprendront parfaitement l'avantage immense qu'ils retireront de ces changements.

Ce serait ainsi une école où nous pourrions apprendre à apprécier les avantages de cette méthode, et à étudier les moyens de l'appliquer dans tout le pays. La différence des nationalités et des cultes, dans ma propre province, semblerait de prime abord offrir quelque difficulté, bien que le principal objet de la réforme que je propose est d'assurer la représentation de la minorité dans les limites de chaque province, et une représentation suffisante des minorités dans l'étendue du Dominion. L'application de mon plan dans les limites de chaque province où existent ces différences de nationalités et de croyances religieuses offrirait peu de difficulté, et le résultat serait, je suis positif, des plus satisfaisant. Je regrette de ne pouvoir entrer dans les détails sur ce point, quoique je serai toujours disposé, plus tard si le Gouvernement décide de mettre à exécution le plan que j'ai exposé cette après-midi, à communiquer à la Chambre le résultat de mes recherches sur ce point. En définitive, voici ce que j'ai essayé de démontrer: d'abord l'inefficacité du système représentatif actuel; le mécontentement qu'il soulève partout, non seulement ici, mais dans tous les pays où le même mode de représentation existe. Je me suis efforcé, en second lieu, de montrer l'amélioration présumée de l'état de choses actuel par l'application de quelque mode électif qui assurerait la manifestation vraie de l'opinion de tout le corps électoral au Parlement. J'ai essayé, en troisième lieu, d'indiquer les changements que l'on tend à opérer dans les pays démocratiques, ou qui occupent sérieusement l'attention publique.

J'ajouterai simplement que c'est le devoir de notre pays de s'engager dans ce grand mouvement démocratique qui s'accentue dans l'univers entier, de prendre sa place dans la marche de la réforme, d'étudier sérieusement cette question, soit au moyen d'une commission peu nombreuse qui aurait le temps et les facilités voulus pour épuiser le sujet et voir comment il peut s'appliquer à notre pays. C'est notre devoir en ce moment de ne pas rester indifférents à côté de nos voisins de la grande république, qui tentent des efforts sérieux dans la voie de la réforme. Nous devons montrer également que l'esprit démocratique n'est pas mort parmi nous, et nous devons égaler, sinon surpasser, nos voisins dans la voie de la réforme.

L'hon. W. S. FIELDING (ministre des Finances): Monsieur l'Orateur, la Chambre, j'en suis sûr, a écouté avec plaisir le cours de l'honorable député de Jacques-Cartier (M. Monk), où il a démontré un des problèmes les plus intéressants sur le gouvernement représentatif. Je n'ai pas l'intention de combattre la résolution de l'honorable député ni le principal objet qu'il a en vue. Au contraire, je crois que nous admettrons tous, en présence de cet exposé, que le sujet mérite d'être étudié et examiné avec soin. Mon seul but est de demander à mon honorable ami si, dans sa résolution, il ne dépasse pas les bornes nécessaires. Je lui suggérerais, non pas d'en modifier l'objet ou la substance, mais la forme. Il demande au Parlement, dans la première partie de sa résolution, d'adopter le principe de la représentation proportionnelle, ce qui est inutile, à mon avis, pour les fins qu'il propose. Je ne crois pas qu'il veuille soumettre cette question à la Chambre comme une question réglée, dont les conclusions sont déjà arrêtées. Je croirais plutôt, par son discours, qu'il l'envisage comme une question libre, sujette à l'analyse et à l'étude. Je proposerais donc à l'honorable député, pour obtenir la coopération unanime de la Chambre, sans affecter l'objet de sa résolution, de supprimer les six premières lignes de cette dernière, qui se lirait ensuite comme ceci:

Qu'un comité spécial de la Chambre soit nommé pour étudier les différents modes de représentation proportionnelle adoptés ou proposés ailleurs, comme amélioration des méthodes actuellement suivies dans nos élections, avec pouvoir d'étendre leur enquête à toutes les diverses dispositions, proposées ou en vigueur, des lois concernant la représentation proportionnelle.

Je comprends qu'il puisse se trouver à la Chambre des honorables députés qui trouvent le mode actuel, avec ses imperfections reconnues, tout aussi efficace qu'un autre. La question, malgré l'intérêt et l'importance qui la caractérisent, n'est certainement pas nouvelle, car depuis longtemps les personnes qui s'adonnent à l'étude du gouvernement constitutionnel s'occupent de résoudre la question de la représentation des minorités ou de la représentation proportionnelle. Malgré ce qu'on en a dit verbalement ou dans les écrits, le premier de tous les parlements, celui naturellement, qui nous sert d'exemple, a été incapable, jusqu'ici, de trouver rien de mieux que le bon vieux mode de représentation par la majorité de la population dans chaque circonscription.

Je ne crois pas que l'honorable député ait besoin, pour les fins de sa résolution, de nous demander d'affirmer le principe de la représentation proportionnelle. Je croirais plutôt, par le ton de son discours, que nous avons tous écouté avec autant d'intérêt que de plaisir, que la question réclame notre

attention, nos recherches et notre étude sérieuse. Dans cet esprit, je demanderais à l'honorable député de bien vouloir modifier sa résolution dans le sens que je propose, et je ne doute pas qu'ensuite, la Chambre entière ne l'approuve.

M. MONK : Si on me le permet, je dirai que je suis très satisfait de voir avec quel bon esprit le Gouvernement a accepté ma résolution. Mon unique désir, celui d'ailleurs de toute la Chambre est que la question soit examinée avant de nous engeger en faveur d'aucune réforme particulière. Je me demandai, après avoir donné avis de cette résolution, et après avoir appris la détermination du gouvernement anglais, si nous n'obtiendrions pas plus de satisfaction avec une commission. Mais dans l'intervalle, la nomination d'un comité me serait agréable.

L'hon. M. FIELDING : Je proposerais à l'honorable député d'ajouter les mots usuels: " avec pouvoir de faire venir les personnes, les documents et les dossiers," que le greffier ajoutera, s'il le pemet. Je conclus que l'honorable député accepte l'amendement que je popose ?

M. MONK : Oui.

(La motion ainsi modifiée, est adoptée.)

DISCUSSION D'UN PROJET DE RESOLUTION CONCERNANT LA COMMISSION DES CHEMINS DE FER.

M. W. D. STAPLES (Maconald) propose l'adoption du projet de résolution suivant:

La Chambre est d'avis que la vacance causée dans la commission des chemins de fer par le décès de l'honorable M. Greenway devrait être immédiatement remplie par la nomination d'un fermier de l'Ouest instruit et pratique, afin que les intérêts des cultivateurs soient dûment protégés.

—Monsieur l'Orateur, mon intention, en parlant sur le projet de résolution que j'avais inscrit il y a quelque temps au feuilleton de la Chambre, et que je propose en ce moment, n'est pas de faire de bien longues observations ni d'obtenir quelque avantage politique ou de m'attirer les sympathies populaires. Je le propose dans le but de faire valoir auprès des honorables députés et du Gouvernement en particulier combien il est important que la vacance créée dans la commission des chemins de fer par la mort de l'honorable M. Greenway soit immédiatement remplie, et que la position soit donnée à un cultivateur pratique de l'Ouest. Ma raison pour spécifier l'Ouest est que la commission telle que constituée est composée exclusivement de représentants de l'Est. Le nouveau titulaire devrait avoir obtenu quelque expérience dans la colonisation de l'Ouest ; il devra être un honnête homme, un homme capable, un homme courageux et énergique, prêt à défendre fièrement les intérêts de la classe agricole.

Il est dans le pays bien des professions auxquelles c'est un honneur d'appartenir. Pour ma part, il n'en est pas de plus honorable, de plus importante, de plus noble que celle de cultivateur, et je regrette de dire que le cultivateur n'a pas dans nos législatures ni dans nos commissions ou bureaux exécutifs la part de représentation à laquelle il a droit. Inutile pour moi de discuter que l'agriculture est la pricipale industrie du Canada. C'est concédé depuis longtemps, et la Chambre l'admet presque tous les jours. Mais ce que je ne puis comprendre, c'est que des ministres, apparemment si désireux de défendre le cultivateur, soient si extrêmement parcimonieux lorsqu'il s'agit de voter quelque argent pour le développement de cette grande industrie.

Je vois dans les statistiques que le Canada compte maintenant 575,000 cultivateurs d'action, c'est-à-dire des personnes qui dépendent de leurs fermes pour leur existence. Et je vois que sur une population de 6,500,000 personnes, 3,775,000 vivent de cette exploitation. Je vois encore que $2,440,000,000 sont engagées dans l'agriculture, dont le rapport est d'environ $700,000,000 par année, soit un montant supérieur à celui de toutes les autres industries réunies. De plus, je constate que les exportations de produits agricoles se montent à $150,000,000 par année. Je ne perdrai pas mon temps à indiquer où, entre l'Atlantique et le Pacifique, sont situées ces fermes et où est engagé ce vaste capital, mais je me contenterai de dire que la grande partie est engagée dans l'Ouest, et que nos ressources proviennent largement de ces régions, malgré qu'elles soient relativement nouvelles.

Nonobstant le grand nombre de personnes qui se livrent à l'agriculture, les vastes capitaux engagés dans cette industrie et ses rapports considérables, je regrette de dire que les cultivateurs, qui peuvent fournir des représentants aussi capables que tout autre au Canada, ne sont que maigrement représentés dans les législatures et dans les commissions importantes du pays. Parlons, par exemple du Parlement qui a été dissout l'an dernier. Je ne le fais pas dans aucune mauvaise intention. Eh bien, sur 214 membres qui le composaient, 13 seulement étaient cultivateurs. Quant au nombre de véritables cultivateurs dans la présente législature, le chiffre dont la représentation a augmenté, je ne saurais le dire exactement, mais je ferai

observer que 90 p. 100 des comtés représentés ici sont des comtés agricoles, et que les cultivateurs exigent de leurs représentants qu'ils défendent leurs intérêts quand ils sont en jeu. Pour cette raison, je dis qu'il n'est pas un seul député en cette assemblée qui peut se soustraire à l'obligation d'appuyer ma résolution.

La commission des chemins de fer, qui a été créée il y a six ou sept ans, est un corps très important. Je ne sache pas qu'il y ait dans le pays un corps législatif qui fasse plus de bien au public que cette commission. Lorsque de presque toutes les municipalités du Canada sont venues des pétitions adressées au gouvernement fédéral et des lettres de particuliers demandant l'établissement d'une commission de ce genre, les deux côtés de la Chambre se sont unis pour demander d'accorder ce que le peuple voulait avoir, et la commission créée par le Parlement s'était à peine mise à l'œuvre que déjà la tâche des commissaires était tellement forte qu'ils n'y pouvaient suffire. Je crois que l'excès de travail imposé à l'un des hommes les plus brillants que nous avons eu dans le pays, lorsqu'il était président de cette commission, a abrégé ses jours. On a vu alors qu'il serait sage de réorganiser la commission. C'est l'attitude que le chef de l'opposition a prise quand il a agité la question sur les tréteaux politiques, mais le Gouvernement n'a pas cru devoir réorganiser la commission en la manière que proposait le chef de l'opposition. On a augmenté le nombre des commissaires et lorsqu'il s'est agi de nommer les nouveaux titulaires, nous avons été heureux dans l'Ouest de voir au nombre des nouveaux commissaires, un cultivateur pratique dans la personne de feu M. Greenway. Nous regrettons tous que sa mort ait privé le pays des services que cet homme très capable aurait rendus au pays. Le Gouvernement a sans doute l'intention de remplacer M. Greenway, et au nom des cultivateurs de l'Ouest, je demande que le Gouvernement nomme un cultivateur pratique. Plusieurs membres de cette Chambre me demanderont probablement: Avez-vous parmi les cultivateurs un homme compétent pour remplir cette charge? On m'a posé cette question après que j'eus inscrit ce projet de résolution sur le feuilleton des ordres du jour. A cette question j'ai répondu qu'il y avait dans les rangs de la profession agricole des hommes aussi capables de remplir cette charge que dans aucune autre profession, et je crois que si le Gouvernement veut faire un petit effort il ne rencontrera aucune difficulté a trouver dans l'Ouest le cultivateur voulu. Je dis que cette vacance aurait dû être remplie avant aujourd'hui. Il n'y a pas un tribunal devant lequel il soit aussi facile pour les cultivateurs de se présenter que la commission des chemins de fer. On peut dire véritablement que la commission vient à eux, et je crois que si l'un des commissaires était cultivateur, la commission comprendrait mieux les griefs et les obstacles que les cultivateurs de l'Ouest rencontrent dans le transport de leurs produits, question qui est aujourd'hui le grand problème dans le développement de l'Ouest.

J'ai déjà demandé: Avons-nous un cultivateur capable de remplir la charge? Je n'ai guère besoin de rappeler au premier ministre (sir Wilfrid Laurier) et au ministre des Chemins de fer et des Canaux (M. Graham) que les cultivateurs de l'Ouest croient avoir l'homme voulu. Il ne serait pas contraire aux règlements de la Chambre si je donnais son nom, car il a été publié dans les journaux et a été porté à l'attention du Gouvernement au moyen de pétitions et dans des lettres particulières, mais je ne mentionnerai pas le nom. Ce cultivateur est un électeur dans le comté que j'ai l'honneur de représenter, et bien qu'il n'appartienne pas à mon parti, je puis dire au premier ministre et au ministre des Chemins de fer et des Canaux, qu'ils ne se tromperont pas en le donnant aux cultivateurs de l'Ouest comme représentant de leurs intérêts dans la commission des chemins de fer.

A mon avis les cultivateurs du Canada ne reçoivent pas justice. Si on me permet l'expression, je dirai que l'on n'agit pas franchement à leur égard. La faute doit être portée sur quelqu'un. Si la Chambre me le permet je dirai que celui sur lequel les cultivateurs avaient d'abord jeté les yeux pour les défendre est celui-là même qui a été chargé de les représenter dans le ministère. Sa qualité lui faisait le devoir d'être le champion et l'avocat des intérêts des cultivateurs, mais ainsi que je l'ai déjà dit, les cultivateurs ne reçoivent pas l'aide pécuniaire suffisant pour développer l'industrie agricole. Nous avons entendu à plusieurs reprises le ministre de l'Agriculture (M. Fisher) nous dire que s'il avait l'argent voulu il n'aurait aucune difficulté à donner aux cultivateurs tous les secours auxquels ils ont droit. Je ne veux pas me plaindre particulièrement parce que nous recevons peu, mais je me plains de ce que le ministre ne fasse pas une lutte aussi forte qu'il pourrait afin de nous obtenir notre part dans les dépenses publiques.

Dans le budget, le ministère de l'agriculture ne paraît que pour environ un demi million de dollars par année, tandis que le département de la Marine et des Pêcheries reçoit cinq millions annuellement, et le département de la Milice presque autant. Il est vrai que le ministre de l'Agriculture a essayé de nous dire que, dans le dernier Parlement, ses crédits s'élevaient à environ un million de dollars, mais s'il met de côté les item qui ne devraient pas être portés à son département, il verra que je ne m'éloi-

gne pas beaucoup de la vérité en disant que les cultivateurs ne reçoivent qu'environ un demi million de dollars.

De quel droit, monsieur l'Orateur, le ministre de l'Agriculture permet-il de porter au compte de l'agriculture les dépenses considérables encourues pour la branche des archives? Quels rapports y a-t-il entre les statistiques du recensement et l'agriculture? Quels rapports y a-t-il aussi entre les statistiques criminelles et l'agriculture, de même qu'entre l'annuaire statistique et la collection des données historiques concernant les familles canadiennes? Quels rapports y a-t-il aussi entre la branche des brevets et l'agriculture, et cependant le ministre permet que toutes ces dépenses soient portées au compte de son département. On croirait que lorsque les ministres réunis en conseil se voient en face d'une dépense qu'aucun ministère ne veut prendre à son compte, le ministre de l'Agriculture leur dise: Portez cela au compte du département de l'Agriculture, parce que le pauvre cultivateur ignorant ne saura jamais qu'il les paie.

Le ministre de l'Agriculture (M. Fisher) sourit, mais je veux lui dire que les cultivateurs ne trouvent pas qu'il y ait là matière à rire. Le ministre de l'Agriculture me paraît sortir souvent de sa sphère. Il aime a se mêler à toutes les grandes questions dans cette Chambre; il a voulu déposer la loi du service civil—oui, et aussi celle de la milice, mais je ne crois pas que jusqu'à présent il ait obtenu avec ces deux lois de très grands succès. On entend aussi beaucoup de plaintes au sujet de ces deux lois que l'on en entend au sujet du département qu'il a l'honneur de présider.

Je demanderai au ministre de l'Agriculture de nous dire ce qu'il faisait lorsque ces crédits ont été discutés en conseil? Que faisait-il par exemple, lorsque le département de la Milice demanda et réussit à obtenir à la dernière session, un crédit s'élevant près de $5,000,000? Où était-il lorsque l'on a demandé $90,000 pour la construction de logements pour les serviteurs du collège militaire royal, somme qui représente entre $6,000 à $7,000 pour chaque domicile, une maison moderne munie d'installations électriques et de tous les autres conforts modernes. Le ministre de l'Agriculture, a t-il pensé à ceux qu'il est supposé représenter? A-t-il songé à ceux qui ont versé cet argent dans le Trésor? S'est-il rappelé les colons qui sont allés s'établir dans la prairie lointaine, ou au fond des bois, où ils ont été obligés pour se loger de se construire une cabane en bois rond ou une hutte en gazon? Si le ministre avait donné aux agriculteurs toute la protection qu'il leur devait, il aurait dit: Non, je ne consentirai pas à laisser voter un crédit aussi élevé pour une chose de ce genre. Lorsque le conseil des ministres décidait de dépenser une somme considérable, plus de $20,000, pour construire une maison pour l'astronome en chef, le ministre n'a-t-il pas songé qu'il y avait de meilleurs moyens d'employer cet argent que de le dépenser à construire une demeure pour un fonctionnaire déjà bien rétribué? Prenons ensuite...

M. l'ORATEUR: L'honorable (M. Staples) comprend-il la question soumise à la Chambre. J'ai accordé une certaine latitude au débat, mais je crois. . .

M. STAPLES: Au sujet de l'appel au règlement que vous faites, monsieur l'Orateur. . .

M. l'ORATEUR: Ce n'est pas une question de règlement, je désire simplement rappeler à l'honorable député que le sujet en discussion devant la Chambre est la nomination d'un membre de la commission des chemins de fer.

M. STAPLES: Je me conforme à votre décision, monsieur l'Orateur. J'essayais à expliquer que la classe agricole n'est pas bien représentée, ainsi que le déclare la résolution, cependant, monsieur l'Orateur, si je me suis trop écarté du sujet je veux bien me soumettre à votre décision. Je ne voulais pas dans tous les cas parler longuement. Mon intention était simplement de soumettre la chose au Gouvernement et de lui demander de donner à la classe agricole un représentant dans la commission des chemins de fer.

Je suis d'avis que les cultivateurs de l'Ouest pensent comme moi à ce sujet qu'ils ont droit d'avoir un des leurs comme membre de cette commission, un cultivateur qui aura été un pionnier des prairies, un homme qui comprend, connaît les obstacles que les colons ont à rencontrer dans leur travail de développement du pays. Personne au Canada n'a fait plus que les cultivateurs pour l'agrandissement du pays; personne ne contribue plus en taxes et autrement à développer le pays, et à mon avis il n'y a pas de profession qui reçoive moins de protection de la part du Gouvernement.

J'espère, monsieur l'Orateur que le ministre de l'Agriculture fera son profit de mes remarques de ce soir. J'espère que lorsque le Gouvernement demandera d'autres crédits pour aménager un vaisseau comme le "Montcalm" avec des cuillères et des théières en argent de $18 ou $20 chacune, il se souviendra du cultivateur qui vit dans la prairie éloignée ou au fonds des bois, et qu'il demandera pour lui une part de l'argent que l'on gaspille à d'autres choses. Pour terminer, je fais appel au Gouvernement au nom des cultivateurs parce qu'ils constituent, ainsi que je l'ai dit, environ 90 p. c. des électeurs dans les circonscriptions de l'Ouest, et méritent con-

séquemment plus d'égards de la part du Gouvernement qu'ils en reçoivent présentement.

M.F. L. SCHAFFNER (Souris): En me levant pour appuyer la motion de mon ami de Macdonald (M. Staples) je n'ai pas l'intention de retenir la Chambre bien longtemps. Je comprends cependant que c'est une des questions des plus importantes et susceptibles d'atteindre de grands résultats qui aient été soumises à cette Chambre, ou qui le seront à la présente session.

Je vais essayer de démontrer à cette Chambre que le cultivateur a des intérêts plus grands que toute autre catégorie de citoyens dans l'établissement de tarifs raisonnables de transport de marchandises et de voyageurs, et si je puis démontrer que les cultivateurs encouragent les chemins de fer autant sinon plus que n'importe quelle autre classe de citoyens, la proposition de mon honorable ami devra recevoir un bon accueil de la part de cette Chambre et du Gouvernement. Je ne veux pas borner mes remarques aux cultivateurs de l'Ouest bien que j'ai l'honneur de représenter un comté agricol très important dans l'Ouest, mais je veux porter mes regards plus loin, et comprendre dans mes remarques tous les cultivateurs de notre pays. Je demande donc au Gouvernement de nommer un cultivateur membre de la commission des chemins de fer, tribunal qui a été organisé pour entendre les griefs réels ou prétendus des cultivateurs, et les juger dans le meilleur intérêt de toutes les parties intéressées. Monsieur l'Orateur, je ne veux pas à ce moment m'étendre longuement sur la grande importance de la commission des chemins de fer dans notre pays. Je veux donner au Gouvernement le mérite d'avoir inauguré cette magnifique institution. Je crois que c'est une des meilleures que nous ayons en ce pays.

Il y a cinq à six ans à peine que nous avons décidé de mettre au rancart l'ancien comité des chemins de fer du conseil privé et de lui substituer le comité aujourd'hui connu sous le vocable de commission des chemins de fer. Bien que la création de cette commission des chemins de fer constitue une innovation au Canada, cette institution n'a nullement le mérite de la nouveauté pour nos voisins de la république des Etats-Unis. Presque chaque état de l'Union possède sa commission des chemins de fer, bien que ces commissions ne comptent pas un aussi grand nombre de titulaires que notre commission des chemins de fer. En outre, nos voisins ont établi une grande convention centrale où les représentants des différentes commissions des états de l'Union se rencontrent chaque année, pour y discuter tout ce qui se rattache à ce grand problème de l'industrie des transports. Cet objectif a tellement d'importance, à leurs yeux, qu'ils ont décidé d'établir un congrès se réunissant à époque fixe dans un lieu déterminé, cette époque étant fixée au mois d'octobre et le lieu de réunion, la ville de Washington.

Monsieur l'Orateur, bien que nous ayons marché sur les brisées de nos voisins du sud, en établissant une commission des chemins de fer, nous nous sommes moins inspirés de leur exemple, en faisant le choix du personnel de cette commission des chemins de fer. Au cours de la session dernière, à l'occasion de la nomination de M. Greenway, j'ai formulé quelques observations en ce sens. J'ai alors exprimé mon intime conviction et je me propose de le faire aujourd'hui encore, dans la persuasion que ces observations, bien que formulées en toute humilité par un obscur député, s'imposent à l'attention du pays. Aux Etats-Unis, on ne choisit pas le personnel de ces différents comités dans un seul parti politique; on les recrute dans les différents partis politiques, et ce fait, à mon avis, comporte un enseignement plus important qu'il ne le paraîtrait de prime abord aux yeux des députés. Dans quelques états, surtout dans le grand état du Minnesota, on ne saurait choisir deux membres de cette commission dans le même parti politique et, à mon avis, ce mode de recrutement est bien propre à rehausser la confiance que la commission inspire au peuple.

Je le répète, je tiens compte au Gouvernement de la création de cette commission des chemins de fer; mais je le crains fort, il aurait pu faire davantage pour donner à ce comité toute la valeur possible dans l'exécution de l'importante mission qu'on lui a confiée. Quant à la nomination de feu le juge Killam, bien qu'il fût un libéral à tous crins, le Gouvernement eut beau parcourir le pays, de l'Atlantique au Pacifique, comme président de ce bureau, jamais il n'aurait réussi à trouver un homme doué d'aussi éminentes qualités, possédant plus de lumières, plus d'impartialité et plus d'esprit de justice que feu le juge Killam.

Il y a quelquetemps, il a surgi une fort intéressante discussion sur la question de la mortalité résultant de maladies qu'on peut prévenir. Tout le monde le sait, feu le juge Killam a succombé à une maladie violente. Tous les députés le savent, ces maladies violentes se contractent plus facilement et la résistance que nous pouvons y opposer est bien faible, quand la constitution est minée par un surcroît de travail. A mon avis, le juge Killam avait un surcroît de besogne. Cette Commission des chemins de fer a toujours été et est encore, dans une très large mesure, un tribunal dirigé par un seul homme. Qu'il y ait des critiques, des littérateurs, si vous le voulez, parmi les membres de cette commission, je le veux bien; mais si soulevant

un coin du voile, notre regard pouvait pénétrer dans l'organisation intime de cette commission, nous constaterions qu'il s'y trouve des titulaires qui s'occupent des détails munitieux, plutôt que d'accorder au président le concours sur lequel il doit compter pour le succès de l'œuvre qui lui est confiée. Quant au président actuel de la commission, je ne saurais en parler en science aussi certaine que je le fais du juge Killam, mon intimité avec le juge Killam ayant bien duré un quart de siècle, mais à mon avis, son successeur remplit parfaitement tous les devoirs qui lui incombent, à titre de président de cet important comité. Seulement j'adresse ici une prière au Gouvernement. Quand il s'agit de nommer des titulaires à cette importante commission; que le Gouvernement sache planer au-dessus de la politique et de l'opportunitisme, afin de nommer des titulaires méritants.

J'ai tant à cœur le succès de cette commission que je me permettrai maintenant de formuler une critique, relativement a l'une des dernières nominations. Il me sied peut-être mal de présenter pareille observation, mais je dois le déclarer, j'ai vu l'opportunisme se glisser dans une des dernières nominations faites à ce bureau. Pourquoi le Gouvernement n'a-t-il pas continué à donner à cette commission des titulaires, comme le juge Killam et le juge Mabee? Les députés de droite et de gauche sont au courant de ces faits de récente occurrence Nous étions à la veille d'une grande consultation populaire, et le premier ministre sentait le besoin d'une nouvelle infusion de sang dans son cabinet. Chaque portefeuille avait déjà son titulaire, le premier ministre se trouvait dans l'impuissance de faire de nouvelles nominations; mais il lui fallait se débarrasser de quelques vieux collègues; or, à mon avis, il est de tout évidence que pour se débarrasser de ces vieux titulaires, il fallait bien faire quelque transaction et relativement au marché en question—car c'est bien là le seul nom qui convienne à cette transaction—on invita à siéger à ce tribunal un gentleman qui, à mon avis, n'avait pas les aptitudes voulues pour aspirer à pareil emploi. Il y a ici un enseignement que les députés de la droite et de la gauche doivent retenir: quand il s'agit de nommer un titulaire à cette commission, sachons donc avoir assez de grandeur d'âme et de largeur d'esprit pour mettre au rancart toute considération de race et de culte.

Je vais présenter à la Chambre quelques données statistiques afin de bien mettre en relief l'importance des intérêts agricoles. Mon collègue, le député de Macdonald (M. Staples) s'est bien acquitté de cette tâche, mais je désire ajouter quelque développement à sa thèse. Mon collègue n'a

sans doute pas voulu me faire figurer parmi cet honorable groupe des treize; mais je tiens à déclarer ici que je représente un comté rural, et que mon collègue qui se réclame de la classe agricole me permette de le lui faire observer, je ne le cède à personne dans l'intérêt que je porte aux populations agricoles. Et pourquoi? c'est qu'on ne saurait conférer aux cultivateurs un seul avantage dont ne bénéficient également les médecins, les avocats et toutes les autres classes de la société. En réponse à une question qu'il a posée, le député de Simcoe-sud (M. Lennox) a obtenu certaines données statistiques au sujet de la classe agricole. Le député de Macdonald faisant allusion à quelques-unes de ces données, a fait observer que le pays compte 575,000 agriculteurs. Il ajoute qu'une population de 3,788,000 âmes vit dans la dépendance de la classe agricole. Cela est inexact. Si le pays compte actuellement une population de 7,000,000 d'habitants, il y a 7,000,000 d'habitants qui vivent dans la dépendance de la classe agricole.

M. STAPLES. Je tiens à bien élucider ma pensée. Voici ce que j'ai dit : c'est que 3,788,000 personnes vivent directement dans la dépendance de la classe agricole.

M. SCHAFFNER: J'accueille avec plaisir l'éclaircissement apporté par mon collègue. Il est infaillible. Le nombre de personnes dépendant de la classe agricole a été donné en réponse à une question posée ici, et mon collègue a porté ce nombre à 3,788,000; mais je soutiens que si le pays compte une population de 7,000,000 d'habitants, il y a 7,000,000 de personnes qui dépendent directement de la classe agricole. Sans doute comme les jumeaux de la femme de Micawber, nous puissons pendant quelque temps notre nourriture à la source même de la nature; mais nous ne cheminons guère loin dans les sentiers de la vie, sans être obligés de dévier de notre route et de devenir dépendants des produits agricoles. Les chiffres que je veux citer sont bien propres à nous jeter dans la stupéfaction. Nous nous étonnons que le ministre de l'Agriculture (M. Fisher) soit dans l'impuissance de puiser dans la caisse publique plus que la maigre somme de $500,000 à $700,000, au bénéfice de la classe agricole. Citons quelques chiffres, pour l'édification de la Chambre:

Capitaux engagés dans l'agriculture, 1908	$2,440,000,000
Bâtiments de fermes	395,815,143
Domaines agricoles	1,007,454,358

Ces deux derniers item collectivement nous donnent une somme globale de $1,403,269,501, comme valeur des domaines

agricoles, bâtiments et terres compris. Etablissons maintenant la comparaison entre ce chiffre et les capitaux engagés dans les industries manufacturières. Les terres et les bâtiments utilisés par les industries manufacturières sont évalués à $467,274,905 et les capitaux engagés à $846,585,023. En juin, 1908, la valeur des produits agricoles était comme suit:

ture, 198..	$2,440,000
Vaches laitières..	99,000,000
Bêtes à cornes..	122,000,000
Moutons..	15,000,000
Porcs..	31,000,000
Total..	$531,000,000

Je m'efforce de bien mettre en relief l'appui que l'industrie agricole prête aux chemins de fer. Jusqu'à ces derniers temps, la commission des chemins de fer s'est presque exclusivement consacrée à la question des transports. Le nombre des animaux exportés, en 1908, a atteint le chiffre de 157,279. En supposant que trente animaux représentent un chargement de wagon, voilà 7,863 chargements de wagons que les trains de chemins de fer ont transportés, au cours de l'année 1908. L'année dernière, notre production de blé a dépassé 112,000,000 de boisseaux. La superficie consacrée à la culture, en 1908, est de 6,610,300 acres. De cette production de blé, il faut défalquer environ 9,000,000 de boisseaux, pour semence. Défalcation faite, en outre, de la quantité affectée à la consommation domestique, il reste environ 75,000,000 de boisseaux de blé pour le transport. Cela représente, 75,000 chargements de wagons 25,000 chargements de trains et en moyenne vingt trains par jour, et l'expédition par rail du blé produit au pays en une seule année, demande 125 jours, soit quatre mois et demi. Pareille situation ne donne-t-elle pas aux classes agricoles le droit d'obtenir un représentant attitré au sein de la commission des chemins de fer?

Passons à la production des pommes. En 1891, notre production atteignait le chiffre de 7,000,000 de boisseaux. En 1901, cette production s'était presque triplée, puisqu'elle atteignait le chiffre de 18,626,186 boisseaux. En 1906, notre production indigène a atteint la totalité de 25,000,000 de boisseaux de pommes. Trois boisseaux au baril réduiraient cette totalité à 8,000,000 de barils qui, à un prix assez légitime, disons $1.25 le baril, auraient une valeur de $10,000,000 et rempliraient 44,480 wagons, soit à trente wagons par train, 1,481 chargements de trains.

Faisons maintenant l'évaluation de ces produits collectivement. En 1908, la valeur des animaux et de leurs produits s'est élevée à $531,000,000. La valeur des récoltes de 1908 s'est chiffrée par $432,534,000. En 1908, le fromage, le beurre, le lait, le lait concentré, ont atteint le chiffre de $100,000,000 valant, outre $10,000,000 pour les pommes, soit une totalité de $1,073,534,000. Voici maintenant le côté consolant de cette statistique: c'est que, bien que la production de nos récoltes ait atteint un chiffre aussi énorme, le sol est demeuré en toute aussi bonne condition que jamais et en état de produire d'aussi énormes récoltes, l'année suivante. Il en va tout autrement des mines. Vous creusez un trou, vous extrayez du sol l'or ou l'argent et il ne vous reste plus rien que le trou creusé; et on me dit que dans nombre de mines le trou, c'est là tout le profit qu'on en retire. Il en va tout autrement des produits de l'industrie agricole: vous retirez de votre domaine agricole cette année cette superbe récolte, et votre terre peut produire une tout aussi bonne récolte, l'année suivante.

Mais je vais au devant d'une objection: notre pays est à peine développé et on ne saurait s'attendre que nos industries nationales atteignent l'importance de notre industrie agricole et de ses produits. Tournons un instant nos regards vers les Etats-Unis et certes, on ne saurait dire que la république voisine soit une jeune pays. Si les produits agricoles des Etats-Unis se sont développés dans une proportion égale et ont devancés les autres industries de ce pays, ne suis-je pas en droit de conclure que la même situation existera aussi dans notre pays? En 1905, les capitaux engagés dans les industries manufacturières aux Etats-Unis dépassaient le chiffre de $13,000,000,000.

Le capital emplopé dans les chemins de fer était de $13,000,000. Le capital employé dans l'agriculture n'était pas de $13,000,000, mais de plus du double de cette somme, il était de plus de $30,000,000. Le bénéfice net des produits manufacturés était de $2,093,893,976; des chemins de fer, $616,341,657; et pour l'agriculture, les bénéfices nets se chiffraient par $2,945,461,200. S'il en est ainsi, il est grand temps que les représentants de ce pays, bien qu'ils ne soient pas des agriculteurs aussi remarquables que mon honorable ami (M. Staples), comprennent, au point de vue des affaires, la grande importance de l'industrie agricole. Je tiens à prévenir le ministre de l'Agricluture, que les agriculteurs commencent à se réveiller. Je ne discuterai pas ce point ce soir. J'ai l'intention d'en parler plus tard et de montrer non seulement aux partisans du Gouvernement mais au chef de l'opposition, et à tous les députés qui siègent de ce côté, qu'ils vont se réveiller un matin, et qu'ils s'apercevront que les agriculteurs sont prêts à faire ce qu'ils doivent faire, c'est-à-dire à gouverner le pays.

Quant à la commission des chemins de fer, il n'existe pas dans ce pays une organisation qui ait des devoirs plus onéreux ou soit chargée d'une responsabilité plus lourde. J'affirme, sans peur d'être contredit qu'aucune question n'approche en gran-

deur, en difficulté, ou en importance, cette grande question des transports. Occupons-nous en avec justice et franchise. Je ne demande pas au Parlement de faire choix d'un agriculteur de l'Ouest, bien que j'aurais quelques titres à le demander. Les quatre grandes provinces de l'ouest, le Manitoba, l'Alberta, la Saskatchewan et la Colombie-Anglaise sont de grandes provinces agricoles, ce sont de grandes sources de bénéfices pour les chemins de fer. Pourquoi le Pacifique-Canadien et le Grand-Tronc-Pacifique, sont-ils si désireux d'avoir accès dans cette partie du pays? Ce n'est pas par simple plaisir, c'est par désir d'entreprendre des affaires que ces compagnies sont désireuses d'établir leurs lignes dans ces régions, parce qu'elles savent que les agriculteurs de ce pays produiront les marchandises qui donneront du trafic à ces chemins de fer.

Ne nous occupons pas de croyance ou de nationalité, mais quand il s'agit de la nomination de commissaires pour cette institution si importante, reconnaissons les désirs des agriculteurs. J'espère que la nomination n'est pas encore à ce point décidée que le ministre ne pourra pas adopter les suggestions faites avec tant d'éloquence par mon honorable ami de Macdonald, et nommer au nombre des commissaires de chemins de fer un cultivateur à l'esprit pratique.

L'hon. SYDNEY FISHER (ministre de l'Agriculture): Je ne me proposais pas de parler longuement sur la question, si l'honorable député de Macdonald (M. Staples) n'avait pas attiré mon attention d'une manière aussi éloquente. Il m'a semblé qu'il avait plutôt à cœur de montrer mes propres défauts que de parler des besoins de l'agriculteur ou la composition de la commission. Son collègue (M. Schaffner) a dit que son honorable ami ne faisait pas d'erreur. Je suis fâché de ne pouvoir pas être de son avis, parce que c'est mon devoir de montrer qu'il a commis quelques erreurs au cours des observations qu'il a présentées. Tout d'abord il a dit que le ministère de l'Agriculture a reçu environ $500,000 dans le budget, pour travaux agricoles. S'il avait étudié le budget de cette session pour l'année, il aurait remarqué qu'après avoir supprimé tous les crédits qu'il a mentionnés pour des travaux étrangers au département de l'Agriculture, ce département avait demandé à la Chambre $782,000. Je voudrais citer les chiffres de quelques années antérieures et, à titre simplement de curiosité, j'ai envoyé chercher le bill des subsides de 1895, l'année avant laquelle nous sommes arrivés au pouvoir.

M. STAPLES: Je ne critique pas l'ex-gouvernement.

L'hon. M. FISHER: Je sais que mon honorable ami ne voudrait pas critiquer le gouvernement précédent. J'ose dire que lorsque ce gouvernement était au pouvoir, mon honorable ami connaissait bien peu de choses des affaires publiques au Canada; s'il en eût été autrement, peut-être qu'il n'aurait pas dit tout ce qu'il a dit ce soir. Sous le gouvernement précédent, en 1895, les crédits destinés purement à l'agriculture, dans l'intérêt des agriculteurs, s'élevèrent à $161,000. Il y avait aussi une somme supplémentaire de $40,000 pour avances à faire en vue d'établir des laiteries, mais cette somme n'est pas allée à l'agriculture, elle a fait retour au trésor public; il s'ensuit que $161,000 étaient le montant dont, sous le régime conservateur, le trésor du Canada s'est appauvri au bénéfice des agriculteurs.

M. STAPLES: En toute justice, l'honorable ministre veut-il dire à la Chambre combien d'argent a été dépensé au Canada avant 1896 et donner la proportion que les agriculteurs ont reçu?

L'hon. M. FISHER: Oui. En chiffres ronds, la dépense a augmenté d'un peu plus du double pour tout le Canada, tandis que la dépense pour l'agriculture s'est élevé à environ cinq fois plus. Je puis donner à mon honorable ami les chiffres exacts, s'il est à la recherche de renseignements, ce dont il a grandement besoin. Mon honorable ami a parlé des iniquités dont je me rends coupable en portant au compte de l'agriculture les archives, le bureau des brevets, le recensement et les statistiques et l'annuaire statistique, etc. J'ai dit, il y a quelques minutes que mon honorable ami ne connaissait probablement pas beaucoup de choses relativement aux questions politiques du Canada, quand son parti était au pouvoir, il y a treize ou quatorze ans. Mais s'il veut se reporter à cette époque, il verra que ces dépenses sont placées sous le contrôle du département de l'Agriculture, par le statut. Comme je suis un citoyen et un ministre qui s'incline devant la loi, je conserve ces services dans le département de l'Agriculture. Si l'honorable député veut retourner un peu plus en arrière, il verra que ces lois ont été introduites dans les statuts, par l'ancien gouvernement conservateur, et s'il se reporte à la longue période de dix-huit années pendant lesquelles le parti tory a gouverné ce pays, avant 1896, il constatera que sous ce régime, les ministres de cette époque, obéissant à la loi, bien qu'ils fussent tories, ont placé les archives, le bureau des brevets, le recensement et les statistiques, et l'annuaire également, sous la direction du département de l'Agriculture et si ce département est le grand receptacle que décrit l'honorable député, c'est dû au fait que sous l'ancien régime tory tous ces services extérieurs ont été placés dans le département. Pourquoi? Parce que le gouvernement d'alors faisait si peu pour l'agriculture que son ministre n'avait rien à faire et que le parti

tory a mis sous son autorité tout ce dont les autres ministres voulaient se débarrasser. Mais nous avons fait quelque chose pour l'agriculture; nous avons augmenté les dépenses pour l'agriculture, nous avons élargi le ministère de l'Agriculture, jusqu'à maintenant, et il fait cinq fois plus de travail qu'il n'en faisait alors, dépense cinq fois plus d'argent et témoigne cinq fois plus de son désir de s'intéresser à cette grande force de l'agriculture, que nos prédécesseurs n'en ont montré.

Mon honorable ami de Souris a dit que les agriculteurs se dressaient dans leur puissance, qu'ils allaient se réveiller et gouverner ce pays. Je puis dire à mon honorable ami que depuis que le ministère est arrivé au pouvoir, il a été largement dirigé par le vote des agriculteurs, et si aujourd'hui et durant les dernières élections, et avant celles-là, et avant elles encore, et aux élections qui les ont aussi précédé, le parti libéral a pu battre le parti conservateur, c'est en grande partie parce que le vote des agriculteurs du Canada a soutenu le parti libéral. En toute occasion, nous avons montré de la considération pour les agriculteurs, nous serons heureux de leur en témoigner encore dans l'avenir comme nous l'avons fait dans le passé et si jamais les intérêts agricoles n'étaient pas défendus avec soin à la commission des chemins de fer, je suis absolument persuadé que le Gouvernement verrait à ce qu'ils soient bien surveillés.

L'hon. JOHN HAGGART (Lanark-sud): Je ne peux pas, monsieur l'Orateur, féliciter l'honorable ministre de l'Agriculture pour le discours qu'il vient de prononcer. Mon honorable ami a signalé l'importance pour les intérêts agricoles du Nord-Ouest de l'immense développement et de la production de cette région et il se plaint que la dépense au point de vue agricole, n'est pas assez grande. Le ministre répond par l'argument " tu quoque ". Chaque fois que vous vous trouvez en présence d'une personne qui se sert de cet argument, vous pouvez conclure qu'elle n'en a pas d'autre à présenter. C'est en réalité admettre que l'honorable député qui a parlé auparavant, a raison. L'honorable ministre a dit: J'ai envoyé chercher les statuts de 1895 et j'ai trouvé que le gouvernement tory n'avait dépensé que $161,000 pour l'agriculture. Admettons que ce soit exact, le gouvernement tory a fondé le département de l'Agriculture et a nommé son premier ministre. Si nous avons aujourd'hui un département de l'Agriculture, il faut l'attribuer au gouvernement conservateur. L'honorable ministre oublie de nous dire que, de 1874 à 1878, quand les libéraux étaient au pouvoir, pas un sou ne fut dépensé pour les besoins de l'agriculture. Si le Nord-Ouest peut avoir aujourd'hui une production de $180,000,000, c'est dû au gouvernement progressif conservateur, qui a construit le Pacifique-Canadien en dépit de l'opposition de nos honorables adversaires. Tout ce qui vaut quelque chose dans le département de l'Agriculture a été créé par le gouvernement conservateur, et l'honorable ministre n'a fait que suivre l'exemple qui lui avait été tracé.

M. J. A. ARMSTRONG (Lambton-est): J'ai écouté avec beaucoup d'intérêt les discours de l'honorable député de Souris (M. Schaffner) et de l'honorable député de Macdonald (M. Staples). Mais j'ai entendu avec regret les observations de l'honorable ministre de l'Agriculture (M. Fisher). Certainement c'était une position humiliante pour un ministre chargé spécialement du développement de la plus grande industrie de ce pays, d'admettre, en réponse aux critiques justes adressées à son département, qu'il ne nous avait donné rien autre chose que de la politique de la plus petite qualité. Retournons dix ans en arrière, et voyons ce que ce ministre a fait pour les agriculteurs du Canada. (Exclamations). Les honorables députés de la droite peuvent pousser des exlamations, mais s'ils veulent chercher dans son dossier que trouveront-ils?

Ils constateront qu'il a introduit son système de ciseaux grâce auquel il a inventé une paire de ciseaux pour couper les pêches sur l'arbre—pêches qui n'avaient pas de queue. Ils trouveront ensuite qu'il a établi dans différentes parties du pays des stations pour engraisser les poulets, stations qui ont coûté des dizaines de milliers de dollars, et où il a essayé d'apprendre à nos femmes d'agriculteurs à choisir leurs poulets et à les engraisser avec une sorte de seringue. Parlons maintenant de ces idées d'entrepôts frigorifiques. N'avons-nous pas frappé à sa porte pendant des années pour essayer de lui faire comprendre la nécessité d'améliorer notre système frigorifique et de nous donner des facilités de transport plus grandes. Mais qu'a-t-il fait? Je n'ai pas besoin de vous faire l'historique de son système d'entrepôts frigorifiques. Ce fut une farce complète. Comptez l'argent qu'il a dépensé pour outiller les navires en vue de transporter nos produits périssables de l'autre côté de l'océan. Il a dépensé des centaines de milliers de dollars dans ce but, et pourtant il n'a aucun pouvoir de contrôler la température dans les navores ou dans les wagons. Pendant des années nous avons essayé de le convaincre qu'il devait avoir ler la température dans les navires ou dans ces bateaux et dans ces wagons. Mais il continue de faire des nominations dans son département, et d'entasser les dépenses, sans rien faire de ce qui devrait être fait pour les transports frigorifiques.

Faites seulement la comparaison entre le service frigorifique établi sur l'Atlantique, entre les ports du Dominion et les marchés

universels, et le service établi par la Nouvelle-Zélande, ou celui pour le transport à basse température des viandes que la République Argentine expédie sur les marchés anglais. Je pourrais aussi vous parler des améliorations qu'il a tenté de faire relativement au marquage et au paquetage des fruits, et de la folle dépense qu'il a faite des fonds publics par la mise en pratique d'autres mesures sorties de son cerveau. Dans presque tous les cas, il a échoué complètement. Et aujourd'hui le voici qui prend la parole et blâme l'honorable député de Macdonald (M. Staples) de ce qu'il a cherché à convaincre le Gouvernement de la nécessité de nommer un cultivateur pratique membre de la commission des chemins de fer. Qu'a-t-il fait en vue de supprimer l'interdiction décrétée par la métropole contre l'importance de nos bestiaux? Bien plus, n'est-il pas allé dire à la population de la Grande-Bretagne que nous ne voulons pas d'un traitement de faveur sur le marché anglais? Et il ne veut pas davantage se donner de peine pour ouvrir à nos marchandises le marché allemand, le second par ordre d'importance dans le monde entier. Il y a quelques mois, nous l'avons entendu déclarer aux cultivateurs de sa propre province qu'ils n'ont aucun besoin d'un service de poste rurale.

M. NESBITT: Quel rapport la question de la poste rurale a-t-elle avec celle dont la Chambre s'occupe en ce moment?

M. l'ORATEUR: Si l'honorable membre invoque le règlement, il doit le faire en termes exprès, et non pas sous forme de question.

M. NESBITT: Je soumets que l'honorable membre s'éloigne de ce qui fait l'objet de la résolution soumise à la Chambre.

M. l'ORATEUR: L'objet de la résolution semble être indiqué par ses dernières mots: " Afin que les intérêts les plus chers de la classe agricole soient protégés." Cela ouvre certainement la porte à la discussion des questions agricoles, mais je crois que ces questions devraient être discutées à la lumière de la première partie de la résolution; c'est-à-dire qu'on devrait s'attacher à faire voir comment ces intérêts seront sauvegardés par la nomination d'un cultivateur comme membre de la commission des chemins de fer, et non pas par l'examen minutieux d'autres questions se rattachant à l'agriculture.

M. ARMSTRONG: Je me rends parfaitement compte que plusieurs de ceux qui m'ont précédé se sont quelque peu éloignés du sujet; mais la faute me paraît en être au ministre de l'Agriculture qui a abordé la discussion de nombre de sujets étrangers à la résolution.

M. NESBITT: Mais quel rapport la poste rurale a-t-elle à la question?

M. ARMSTRONG: Je regrette de voir l'honorable député d'Oxford-nord prendre cette attitude. Je regrette de constater qu'il ne s'intéresse pas suffisamment aux questions touchant au bien-être de la classe agricole pour vouloir qu'elles soient discutées en cette enceinte. Mais je suis convaincu qu'une fois de retour parmi ses commettants, parmi les cultivateurs de sa circonscription, dont plusieurs sont, j'en suis sûr, des hommes réfléchis, il s'apercevra que sa conduite a provoqué l'indignation; on le blâmera d'avoir critiqué un de ses collègues qui s'efforçait de mettre en lumière les fautes du département de l'Agriculture. Pour en revenir à la question qui nous occupe, je tiens à faire observer que l'honorable représentant de Macdonald (M. Staples), avait pleinement raison d'insister auprès du Gouvernement sur la nécessité de nommer un cultivateur pratique pour faire partie de la commission des chemins de fer. Sa pensée, je le sais, n'est pas de restreindre le choix à un cultivateur pratique de l'Ouest; car il se rend compte que les cultivateurs de l'Est ont aussi besoin d'être représentés dans cette commission. Je n'ai guère besoin de vous faire observer, monsieur l'Orateur qu'il s'exporte chaque année de notre pays une immense quantité de produits périssables, que, pour la manipulation de ces produits, nous avons besoin des services d'hommes au courant des moyens de transport, et que par suite on ne saurait se passer, surtout à la commission des chemins de fer, de quelqu'un parfaitement versé dans le sujet. Je ferai observer, en outre, que les compagnies de messagerie ont beaucoup à faire avec le transport des produits périssables. Je connais quelqu'un qui, l'année dernière, a versé $50,000 aux compagnies de messagerie pour le transport de produits périssables, et je connais nombre d'autres habitants de nos campagnes qui versent des sommes importantes à ces compagnies. Nous ne saurions donc nous passer dans le bureau de la commision d'un homme parfaitement au courant de la matière. Il nous y faut aussi quelqu'un très bien au courant de la question des croisements de chemins de fer, et on reconnaîtra forcément que la classe la plus intéressée au règlement de ces questions, c'est la classe agricole. Puis il y a les questions de drainage qui sont soumises à cette commission, et à l'égard desquelles il importe que nous ayons à la commission des chemins de fer un cultivateur parfaitement renseigné. La question du transport des correspondances vers les établissements éloignés des centres réclame l'attention de la classe agricole canadienne. Les compagnies indépendantes de téléphone et de télégraphe sont également intéressées à avoir quelqu'un pour les représenter dans

la commission des chemins de fer. Je ne retiendrai pas la Chambre davantage. Je me borne à exprimer le sincère espoir que le Gouvernement appuiera cette résolution; et que le moment venu de nommer un nouveau membre de la commission des chemins de fer, il sera nommé quelqu'un parfaitement au courant des besoins de la classe agricole.

M. MICHAEL CLARK (Red Deer): Monsieur l'Orateur, l'honorable député de Lambton-est (M. Armstrong), a prétendu que le ministre de l'Agriculture (M. Fisher) lui avait jeté le gant; s'il en est ainsi, la Chambre sera, je pense, presque unanime à reconnaître comme moi que l'honorable député s'est montré très prompt à relever ce gant. Il a mis dans ses observations du début une vivacité qui, à mon avis, n'appartient aucunement à la discussion de problèmes agricoles. La qualité distinctive de nos discours, devrait être, semble-t-il, un calme pastoral, mais il m'a été impossible de relever ce caractère dans les observations faites par l'honorable membre. Le ministre de l'Agriculture n'a pas besoin que je le défende; mais après tout, je m'aventurerai à dire qu'il a le même droit que tout autre membre de la députation de se défendre quand on l'attaque, et il a été très vivement attaqué, pour un homme de dispositions aussi pacifiques. Je regrette l'absence en ce moment du ministre de l'Agriculture; j'aurais aimé à lui offrir quelque consolation. On me dit que le regretté sir John A. Macdonald prétendait que pour découvrir le meilleur pommier il n'était pas nécessaire d'examiner les branches; il suffisait de trouver celui sous lequel il y avait plus de cailloux. A ce point de vue, la députation et le pays reconnaîtront dans le ministre de l'Agriculture un homme méticuleusement exact et attentif dans l'exécution des devoirs d'une charge importante.

Maintenant, pour en venir à la résolution dont est saisie la Chambre, si nous sommes appelés à voter, je me propose de voter contre son adoption. Il ne me conviendrait pas de voter sans rien dire, car à certains égards je suis dans le cas des honorables députés qui ont proposé et appuyé respectivement la motion, en ce que je représente une circonscription agricole. Je suis mieux partagé du moins que l'honorable député qui a secondé l'auteur de la résolution, en ce sens que, non seulement je représente une circonscription agricole, mais que je suis moi-même cultivateur dans les limites du Dominion.

M. SCHAFFNER: Et moi aussi je suis cultivateur, et tout autant que l'honorable membre (M. Michael Clark). Quelle est l'étendue de sa ferme, combien comprend-elle d'acres?

M. CLARK: Je vais prouver que l'avantage me reste. Mon honorable ami et interrupteur, je suis cultivateur; je n'ai jamais fait autre chose que de la culture au Canada. L'honorable député est-il en mesure d'en dire autant? Il garde le silence maintenant, il reconnaît que je l'emporte sur lui. Je me demande si dans mon propre intérêt, cultivateur que je suis, il ne serait pas sage de ma part d'éviter de voter contre la résolution; car après tout, la charge de membre de la commission des chemins de fer, doit être un fromage très acceptable. Que le ministre des Chemins de fer et des Canaux ne prenne pas cette observation plus au sérieux que je le fais moi-même.

L'auteur de la résolution, à mon avis, a dépassé le but. Si j'ai bien compris son raisonnement, il a voulu prouver que dans tous les cas où les intérêts de la classe agricole sont en jeu, c'est un cultivateur qui doit être chargé de la besogne. Puis, l'honorable membre s'est appliqué sur-le-champ à réfuter sa propre théorie, car il a prétendu qu'on s'était lamentablement trompé en nommant un cultivateur ministre de l'Agriculture. Si le ministre de l'Agriculture, qui est un cultivateur pratique, a fait un fiasco tellement complet, sûrement c'est à nous de voter contre la résolution. Quant à celui qui a appuyé l'auteur de la résolution, il me faut bien dire que tout en lui prêtant l'oreille je me demandais comment il avait pu avoir la hardiesse, lui médecin, si je ne me trompe, de se faire élire comme représentant d'une population agricole. S'il est convaincu que le cultivateur a autant d'importance que ses paroles nous porteraient à le croire, s'il ne s'est pas borné à répéter un de ces discours comme nous en faisons tous plus ou moins aux électeurs de la campagne,—car il est de langage courant dans notre pays que tout le monde est cultivateur durant les élections,—s'il ne s'est pas borné à répéter un de ces discours, il devrait renoncer à son mandat et laisser le champ libre à un cultivateur qui se chargerait de représenter cette circonscription purement agricole. Qu'est-ce que l'honorable membre a dit du cultivateur? Lui aussi a dépassé les bornes. Il a prétendu que l'importance du cultivateur est telle que chacun s'en rend compte. S'il en est ainsi, on ne saurait se tromper dans le choix d'un membre de la commission des chemins de fer. Car, si chacun se rend compte de l'importance du cultivateur, le titulaire, quel qu'il soit, verra à sauvegarder les intérêts de la classe agricole.

Maintenant, je voudrais, en une phrase ou deux, faire part à la Chambre des raisons qui m'engagent à voter contre cette résolution. Les honorables députés qui ont proposé et appuyé respectivement cette mesure, devront en tout cas reconnaître que ce que j'en dis n'est pas pour m'assurer l'appui de mes commettants; et ce n'est pas non plus par égoisme, ni par cupidité que je prends cette attitude, car je suis

cultivateur et représentant de cultivateurs. La première raison qui m'engage à combattre cette résolution, c'est que toute ma vie j'ai été un tenant de ce qu'on appelle la profession de foi libérale, et cette profession de foi ne me permet pas de faire de distinctions de classes. J'avais un ami qui avait passé sa jeunesse en Australie, c'était un des hommes des plus estimables que j'aie connus dans le nord de l'Angleterre, et un des cultivateurs les plus habiles de mon comté natal. A l'époque où il se rendit en Australie, on exigeait dans bien des endroits de l'électeur un certain cens électoral. Il lui fut adressé une formule dans une des colonnes de laquelle il lui fallait inscrire la désignation des biens qui le mettaient dans les conditions voulues pour exercer le suffrage, et dans cette colonne il inscrivit ce seul mot " Homme fait." Selon ma croyance de libéral, être un homme c'est plus qu'être un cultivateur, être un homme, c'est plus qu'être ministre d'Etat.

Un homme doit être jugé d'après ses mérites et pour moi c'est la seule considération, dont il faille tenir compte quand il s'agit de nommer quelqu'un à un emploi. Alors que faut-il surtout rechercher chez un commissaire des chemins de fer? La puissance de travail, les aptitudes pour la position, les connaissances nécessaires pour s'enquérir des besoins, non seulement des cultivateurs, mais de toutes les classes de la société. Il faut que cet homme ait des aptitudes judiciaires et soit capable de se procurer des témoignages de toutes les classes de la communauté et soit en état d'en faire sortir la vérité. J'ai la certitude que le Gouvernement en faisant cette nomination s'inspirera de ces considérations élevées et ne s'en tiendra pas au point de vue étroit conseillé par la résolution.

Ma deuxième raison, c'est que je considère injuste de restreindre le choix du Gouvernement en faisant cette nomination à une classe particulière de la population. On me pardonnera si j'ose dire que ce qui m'a le plus frappé,—et j'en fais l'aveu en toute modestie—c'est la somme considérable de sectionalisme, de provincialisme, d'esprit de classe qu'on fait entrer dans les débats auxquels j'ai assisté depuis le peu de temps que j'ai l'honneur d'occuper un siège dans cette Chambre.

Ce qu'il nous faut, si je comprends bien les besoins de mon pays d'adoption que j'ai appris à aimer, c'est de propager sur cette terre un profond sentiment national et pour y arriver, il ne faut pas imposer au Gouvernement l'obligation de choisir ses fonctionnaires dans une classe particulière de la population.

Si on est animé d'un véritable sentiment national, quand il s'agira de choisir soit un président du Sénat, soit un président de la Chambre, soit un député ou un ministre, on ne s'arrêtera pas à une classe, cette classe fut-elle la classe nombreuse à laquelle je m'honore d'appartenir, mais qu'en toute circonstance, on cherchera avant tout un Canadien et un homme.

M. GLENN CAMPBELL (Dauphin): C'est avec une vive satisfaction que je me lève pour dire quelques paroles en faveur de la résolution déposée par mon honorable ami le député de Macdonald (M. Staples). Je le fais non seulement par courtoisie envers mon honorable ami, mais aussi pour remplir un devoir envers les cultivateurs que je représente ici. Je le fais aussi parce que je suis moi-même un cultivateur et que j'ai l'honneur de représenter dans cette Chambre plus de 9,000 cultivateurs de l'Ouest. C'est avec plaisir que je prends la parole sur cette question, puisqu'elle me fournit l'occasion de défendre leurs intérêts.

Mais bien que je saisisse cette occasion avec empressement, je ne puis m'empêcher d'éprouver un sentiment de tristesse en songeant que ce débat est provoqué par la disparition d'un homme qui a joué un grand rôle dans l'histoire de ce pays. C'est la mort de l'honorable Thomas Greenway qui a donné lieu à cette discussion. Pendant vingt-cinq ans, M. Greenway a joué un rôle considérable dans la vie publique du Manitoba. Bien qu'à mon point de vue il ait commis quelques erreurs, il a beaucoup fait pour le Nord-Ouest. Il était doué de nombreuses qualités, il savait se faire aimer, et j'ai eu l'honneur de posséder son amitié bien que je fus un de ses adversaires politiques. Plusieurs des lois qu'il a contribué à faire voter et qui sont aujourd'hui dans le recueil des lois du Manitoba, ont contribué à la prospérité de la population de cette province. Il était le chef du grand parti libéral dans le Manitoba et il l'aurait probablement été jusqu'à sa mort s'il ne s'était pas laissé détourner de sa voie par les mêmes influences qui ont trompé l'honorable premier ministre, au sujet des dernières élections dans le Manitoba.

Il est regrettable qu'on ait fait intervenir la politique dans cette question de nommer au poste de commissaire des chemins de fer un représentant de la classe agricole, comme successeur de feu l'honorable Thomas Greenway, qui était lui-même un des cultivateurs les plus compétents et les plus estimés du Canada. Ceux d'entre nous qui demandons l'adoption de cette résolution, ne représentons pas uniquement une fraction de la population du Manitoba; nous représentons ici plus de 140,000 cultivateurs; c'est leur demande que nous soumettons au Parlement, c'est de leurs intérêts que nous demandons au Gouvernement de tenir compte.

Les cultivateurs du Nord-Ouest par l'entremise du ministre des Chemins de fer demandent à cette Chambre de nommer à cet emploi un homme en qui ils puissent avoir

confiance, un homme dévoué à leurs intérêts. Ce n'est pas une demande qu'on puisse tourner en ridicule comme l'ont fait l'honorable député qui m'a précédé et l'honorable ministre de l'Agriculture, c'est une question qui mérite toute l'attention de la Chambre et qui demande à être discutée d'une manière raisonnée.

Permettez-moi de donner à la Chambre une idée de l'importance de ces 140,000 cultivateurs comme producteurs de richesses. Prenons, comme exemple, ma propre province, le Manitoba. L'an dernier, les produits agricoles du Manitoba ont atteint le chiffre de $66,500,000, somme qui représente le fruit du travail de leurs bras et des sueurs de leurs fronts. Dans la Saskatchewan, la production agricole s'est élevée à $37,500,000. Ces richesses ne sont pas dues au hasard, elles sont le fruit du travail de ces cultivateurs, et après cela, n'ont-ils pas le droit d'être entendus? Dans l'Alberta, les produits agricoles de l'an dernier, représentent une somme de $14,500,000, soit une somme totale de $118,500,000, pour le Nord-Ouest.

Je maintiens que l'on doit tenir compte des réclamations de ces cultivateurs dans le choix des membres de la commission des chemins de fer.

Si nous passons à l'Est, nous voyons que depuis la frontière est du Manitoba, jusqu'à l'Atlantique, les produits agricoles de l'an dernier représentent une somme de $236,000,000. Cependant, le ministre de l'Agriculture a le courage de se lever dans cette Chambre et de dire qu'il n'est pas ici pour écouter ces réclamations. Je prétends au contraire qu'il est ici pour les entendre, qu'il doit les entendre et que la Chambre doit les entendre.

En parlant de la valeur des produits agricoles de l'Ouest, je n'ai tenu aucun compte des troupeaux dont la valeur est indiquée dans le tableau ci-dessous en chiffres ronds:

	Chevaux.	Bêtes à cornes.	Moutons et porcs.
Manitoba. . . .	$24,000,000	$10,000,000	$11,500,000
Saskatchewan. .	35,000,000	10,000,000	1,500,000
Alberta.	24,000,000	20,000,000	1,000,000

Ainsi, les troupeaux de ces cultivateurs représentent une richesse de $116,000,000, et le ministre de l'Agriculture qui est leur représentant direct dans le Parlement déclare qu'il n'est pas ici pour entendre leurs réclamations et que le Gouvernement nommera qui il voudra.

Je répète que ces cultivateurs méritent d'être entendus; ils sont les producteurs de la richesse de l'Ouest canadien et s'ils n'existaient pas, nous n'aurions pas besoin d'une commission des chemins de fer.

Dans les calculs que je viens de faire, je n'ai tenu aucun compte des millions de dollars que les cultivateurs détiennent en valeurs immobilières. Comme l'a expliqué l'honorable député de Souris (M. Schaffner) les bâtiments de toutes sortes, détenus par les cultivateurs représentent une somme de $395,000,000 et leurs terres, une somme de $1,007,000,000. Voilà, assurément une raison suffisante pour engager le Gouvernement à écouter les représentants de cette classe de la société.

Quant feu M. Th. Greenway fut nommé commissaire, le Gouvernement s'attribua le mérite de cette nomination et se vanta d'avoir nommé à ce poste un véritable cultivateur. Avant les élections, les ministres disaient: Nous protégons vos intérêts, puisque nous avons nommé dans la commission un cultivateur pratique. Mais, aujourd'hui, que disent-ils? L'honorable ministre de l'Agriculture cherche à jeter du ridicule sur les députés de la gauche qui proposent qu'on accorde aux cultivateurs ce qu'ils demandent.

Pour plus de certitude j'ai pris en note les paroles du ministre de l'Agriculture à propos d'un écart d'environ un demi million, qu'il relevait dans un calcul de l'honorable député de Macdonald, et voici, ce qu'il disait: " Quoiqu'il en soit, c'est aussi prêt qu'il puisse approcher de la vérité." Or je demande à tous ceux qui m'entendent si, depuis que sont commencés les débats sur le budget, nous avons vu un ministre approcher, une seule fois, plus près que cela de la vérité. Le ministre qui ne se serait pas éloigné de la vérité de plus d'un quart de million aurait pu se croire extraordinairement chanceux.

Le ministre de l'Agriculture s'est servi de l'argument *ad hominem*, en disant que c'est le gouvernement conservateur qui a introduit dans le département de l'Agriculture, le recensement, les archives, et les brevets d'inventions. Il y a douze ans que nos honorables amis de la droite sont au pouvoir. Ils blâmaient tout ce que nous faisions quand nous étions aux affaires, mais après douze ans, ils n'ont rien changé, et ils allèguent cela comme une mesure à leurs méfaits.

Quand on plante une tige dans une pépinière, elle croît, et il vient un temps où il faut la transplanter; or nous essayons de faire comprendre au ministre de l'Agriculture que le temps est venu de permettre une plus vigoureuse croissance à ces diverses branches de l'agriculture. C'est ce que demandent les cultivateurs. Mais le ministre au lieu de concourir comme il aurait dû le faire à titre de ministre de l'Agriculture, dans beaucoup de choses dites par l'honorable député qui l'avait précédé, s'est moqué de lui, parce qu'il avait fait l'éloge des cultivateurs.

Il y a de quoi faire rire tout le pays, quand on entend le ministre de l'Agriculture se dire cultivateur. Il est temps qu'il le sache, et je me fais un devoir de lui apprendre, s'il ne le sait pas déjà. Il est de

la classe de ceux qui récoltent sur les cultivateurs, et le ministre de l'Agriculture ne doit pas être de cette classe. Il établit des stations pour l'engraissement des volailles et explique aux femmes des cultivateurs que si elles dépensent environ 10 cents de plus par livre, pour chaque volaille, elles pourront peut-être les vendre un bon prix. Voilà le genre de culture auquel il se livre. Il se carre dans son fauteuil de ministre et permet à son collègue de la milice de s'emparer de tout l'argent qui devrait être consacré à l'agriculture, au lieu de servir à faire, (oserai-je dire), des chevaliers d'antichambre. On manque d'argent pour travailler à l'avancement de l'agriculture, et servir les intérêts des cultivateurs, les grands producteurs de la richesse nationale.

L'honorable député de Red Deer (M. Clark) a reproché à la gauche d'avoir introduit la politique dans ce débat. Il me permettra de lui dire que je n'ai jamais de ma vie, vu quelqu'un suivre un mauvais exemple avec plus d'empressement qu'il n'en a montré lui-même. Il a commencé par se décerner un excellent certificat, à lui-même, puis il en a donné un autre, plus flatteur encore au ministre de l'Agriculture, qu'il nous a représenté comme un homme aux manières agricoles, tout en regrettant les attaques auxquelles il est en butte de la part des députés de l'opposition. Je lui rappellerai un mot de Ralph Balderwood qui me paraît s'appliquer à la description qu'il nous a faite du ministre de l'Agriculture. Sir Ralph Bolderwood, parlant d'un très mauvais sujet, disait:

Jamais homme aux manières plus engageantes n'a coupé une gorge ou sabordé un navire.

En les appliquant au cas qui nous occupe, les paroles de sir Ralph Balderwood étaient vraiment prophétiques. L'honorable député de Ded Deer a commis un *lapsus linguae*, lorsqu'en parlant de lui-même, après avoir fait allusion au ministre de l'Agriculture, il a dit: " Moi du moins, je ne suis animé d'aucune intention égoïste ou intéressée."

Je dis que c'est là un mot lâché sans réflexion; car s'il en était autrement, l'honorable député de Red-Deer se montrerait par trop cruel envers son propre ministre. Que je m'exprime ainsi, cela se conçoit. Enfin, mon honorable ami s'est fait gloire de certaine attitude qu'il a prise en politique. Je dois dire qu'il ne partage pas en tous points les sentiments de ses amis politiques, puisqu'il ne veut pas de distinction entre les classes de la société; mais il a soin de rappeler tout de suite qu'il est lui-même un cultivateur. N'est-ce pas là une manière de se faire un mérite d'appartenir à la grande classe agricole du Canada?

M. M. CLARK: Je n'ai pas demandé pour cela d'être nommé commissaire.

M. CAMPBELL: L'accueil que l'on fait ici aux avis de la gauche est des plus regrettables. Dès qu'un cultivateur formule une proposition dans l'intérêt du Canada, les députés libéraux la repoussent absolument, et cela pour des raisons politiques, car je n'en vois pas d'autres. Je prie mon honorable ami de se rappeler la parole de l'Ecriture: " Peut-il sortir quelque chose de bon de Nazareth? "

J'appuie de tout cœur le projet de résolution. Les cultivateurs de l'Ouest, les cultivateurs du pays tout entier tiennent à être représentés au sein de cette commission. Les facteurs de la richesse nationale, ce sont eux. Ils ont droit d'élever la voix, ils méritent qu'on les écoute, et l'on devrait accéder à leurs désirs.

M. J. P. MOLLOY (Provencher): Je m'étonne des observations de l'honorable député de Macdonald, qui s'attarde à discuter les mérites de celui qui dirige actuellement le ministère de l'Agriculture. Comme tous mes compatriotes, je crois que l'honorable ministre est le plus capable, le plus compétent de tous ceux qui se sont succédé à ce ministère. Cultivateur, il l'est tout autant et même plus que l'honorable préopinant; il s'occupe davantage des intérêts de la classe agricole du Canada. Au cours de la dernière campagne électorale, j'ai entendu répéter que ses trois prédécesseurs ne savaient même pas que le lait provient de la vache.

Est-il vraiment nécessaire que cette nomination soit faite sans tarder? L'honorable député de Macdonald (M. Staples) a-t-il déposé son projet de résolution parce qu'un de ses commettants aspire à la charge de commissaire? En effet, pour se faire nommer, ce personnage a sollicité l'appui des représentants de l'Ouest. Tel est peut-être l'objet de ce projet de résolution. L'honorable député dit qu'il s'agit d'un adversaire politique; il faut donc que je sois mal informé, car avant même que le projet de résolution eût été rédigé, on m'avait appris que ce personnage est un des partisans de l'honorable député.

M. STAPLES: L'honorable député m'ayant posé une question, j'ai le droit d'y répondre.

M. MOLLOY: Je n'ai pas fait de question.

M. STAPLES: J'en appelle au règlement.

M. l'ORATEUR: La parole est à l'honorable député.

M. MOLLOY: Peu importe à la Chambre et peu importe au pays que ce soit un partisan ou un adversaire de l'honorable député de Macdonald (M. Staples). Je m'étonne et il me fait plaisir de dire. . .

M. STAPLES: J'en appelle au règlement L'honorable député de Provencher affirme que j'ai désigné un particulier comme devant être nommé commissaire.

M. MOLLOY: Non pas.

M. STAPLES: Je n'ai mentionné aucun nom.

L'hon. M. FIELDING: Cela ne motive pas un appel au règlement.

M. MOLLOY: Je constate avec plaisir que l'ancien commissaire, qui fut aussi membre de la Chambre, et qui est maintenant décédé, a reçu de ses adversaires politiques des éloges mérités. On dit dans l'Ouest que l'Indien mort est un bon Indien. Je suppose que les membres de la gauche pensent de même des libéraux.

J'espère que la nomination se fera bientôt, bien que rien n'indique que le pays souffre du retard. Je suis convaincu que les commissaires actuels sont en mesure de s'acquitter de leur besogne à la satisfaction du pays, et les honorables députés de la gauche admettent eux-mêmes que dans l'ensemble le travail de cette commission est bien fait et dans l'intérêt du pays.

Je ne puis admettre avec l'honorable député de Souris (M. Schaffner) que nous devrions suivre l'exemple des Etats-Unis et éliminer la politique de ces nominations. S'il est nécessaire, comme je le suppose, de remplir cette vacance au plus tôt, je suis convaincu que le Gouvernement a toute qualité pour faire une excellente nomination en temps opportun.

J'ai exprimé l'espoir que l'on choisirait le nouveau commissaire dans l'Ouest parce que je suis moi-même un citoyen de l'Ouest. Pour ma part, je serais assez disposé à ce que tous les emplois rémunérés fussent confiés à des hommes de l'Ouest. J'espère que cette charge particulière sera attribuée à l'Ouest, et si c'est un cultivateur qui est le plus digne de l'occuper, qu'on l'assigne à un cultivateur. S'il se trouvait que le plus digne ne fût pas un cultivateur, nous ne voudrions pas qu'un cultivateur soit nommé. Le fait seul de nommer un cultivateur en pareille circonstance pourrait être préjudiciable aux cultivateurs; on pourrait nommer un cultivateur ne réunissant pas les mêmes aptitudes qu'un autre aspirant. A-t-on la certitude que si le Gouvernement nommait un cultivateur celui-ci serait le meilleur commissaire que l'on pourrait avoir et s'acquitterait de ses fonctions mieux qu'un autre? Je ne le crois pas. Ce n'est pas une conséquence nécessaire. Bien souvent, et surtout à l'époque des élections, on entend dans les circonscriptions rurales des orateurs et des candidats s'écrier: "Le cultivateur, le cultivateur! je suis prêt à tout faire pour le cultivateur!" Comédie que tout cela la plupart du temps. A cet égard, les libéraux sont parfois aussi coupables que les conservateurs. Le seul objet de cette comédie est de capter les suffrages, et le projet de résolution ne me paraît pas avoir d'autre but; mais j'aime à croire que ce but ne sera pas atteint.

M. STAPLES: J'en appelle au règlement. Je demande à l'honorable député de se rétracter.

M. l'ORATEUR: Il n'y a pas lieu d'invoquer le règlement.

M. STAPLES: L'honorable député prétend que ce projet de résolution tend à capter les suffrages, et je le nie.

M. l'ORATEUR: La parole est à l'honorable député de Provencher.

M. MOLLOY: Je le répète, si cette puissante association connue sous le nom d'association des producteurs de grain s'est fortement prononcée dans le sens du projet de résolution,—l'honorable député de Macdonald s'en sert pour obtenir des votes—c'était en vue de capter les suffrages lors des prochaines élections, qui sont encore bien lointaines. J'espère que la nomination sera bientôt faite, que le titulaire sera un citoyen de l'Ouest, qu'il sera le plus digne d'occuper la charge et que ce sera un cultivateur. C'est tout ce que j'ai à dire.

M. D. B. NEELY (Humboldt): Monsieur l'Orateur, lorsque j'ai vu pour la première fois ce projet de résolution inscrit à l'ordre du jour, il m'a fait plaisir de penser qu'il est certaines questions à propos desquelles je puis prêter mon concours à un adversaire politique de l'Ouest.

Au fort de la mêlée électorale, on peut être porté à dire, en parlant du parti adverse: "Peut-il sortir quelque chos de bon de Nazareth?" La première fois que j'ai vu cette motion inscrite au feuilleton, je me suis senti disposé à en féliciter l'honorable député de Macdonald, mais après avoir entendu les observations qu'il a faites à l'appui de son projet de résolution, je me crois tenu de m'abstenir de lui décerner une bonne partie des éloges que je lui destinais. J'avais pensé qu'il faisait sa motion dans l'intérêt des cultivateurs de l'Ouest, mais le teneur de son discours est plutôt en faveur du parti politique auquel il appartient.

J'ai l'honneur d'avoir été élu par les suffrages des cultivateurs d'une circonscription de la plus belle province de l'Ouest, la Saskatchewan, et je tiens à déclarer que les cultivateurs de l'Ouest se rendent compte de l'importance et de l'utilité, pour eux, de la commission des chemins de fer instituée par le Gouvernement actuel. Les cultivateurs de la circonscription que je représente n'ont aucun reproche réel à faire au Gouvernement la manière dont il les a traités depuis son avénement au pouvoir.

Le besoin d'une commission des chemins de fer pour le Canada est né de la politique adoptée par le gouvernement libéral en matière de transport. Avant 1896, il n'y avait pas besoin en ce pays d'une commission des chemins de fer pour résoudre la question du transport, parce que nous n'a-

vions dans l'Ouest qu'une seule voie ferrée, le Pacifique-Canadien, ce qui constituait, à mon avis, le plus grand monopole qu'on ait jamais vu en Amérique. Les rares cultivateurs qui habitaient l'Ouest avant 1896 étaient à la merci de cette puissante compagnie parce qu'aux termes de son contrat avec le Gouvernement, ce dernier n'avait aucune autorité sur la compagnie non plus que sur le mode d'exploitation de l'entreprise. En ce qui concerne les voyageurs et les marchandises, elle pouvait exiger les taux qu'il lui plaisait, et elle tenait la population de l'Ouest absolument à sa merci.

Le premier soulagement que reçut cette population, ce fut l'énergique intervention du Gouvernement actuel, qui provoqua la construction de voies ferrées pour faire concurrence au Pacifique-Canadien dans l'Ouest. Après avoir ainsi créé le besoin d'une commission des chemins de fer, le Gouvernement s'occupa de l'établir, et c'est à l'éloge du Gouvernement que ses adversaires, quand ils parlent de cette commission, se voient obligés de reconnaître que le mérite en revient au Gouvernement.

Avant l'avénement du Gouvernement actuel, les cultivateurs de l'Ouest étaient dans une situation déplorable; à mainte et mainte reprise ils avaient demandé au gouvernement fédéral de se porter à leurs secours; ils étaient venus à Ottawa demander du pain et on leur avait donné une pierre. Ce n'est qu'à l'avénement du Gouvernement actuel qu'on accorda aux cultivateurs de l'Ouest la considération que leur méritait le rang qu'ils occupent dans l'économie industrielle de ce pays. Le cultivateur canadien de l'Ouest sait apprécier les services de la commission des chemins de fer. C'est une cour d'appel à la portée de chacun qui n'existait pas auparavant. C'est grâce à elle qu'on peut espérer arriver à la solution de nombreux problèmes de transport dans l'Ouest.

Quant au paragraphe du projet de résolution portant sur la nomination d'un successeur à feu l'honorable Thomas Greenway, je suis convaincu que si les cultivateurs de l'Ouest étaient appelés à se prononcer, ils ne voteraient pas en faveur de la proposition de l'honorable député de Macdonald. Le cultivateur de l'Ouest n'est pas sentimental, c'est avant tout un homme pratique qui regarde aux résultats, qui ne manque pas de tirer parti de tout ce que peuvent produire le génie d'invention ou l'adresse pour améliorer son sort. Tout ce qu'il demande c'est que les travaux de la commission des chemins de fer soient suivis de bons résultats.

Si on nommait à cette charge un cultivateur pour la seule raison que c'est un cultivateur, et s'il n'était pas en mesure de bien comprendre les intérêts des cultivateurs et de toute la population de l'Ouest, les cultivateurs de l'Ouest seraient les premiers à blâmer le Gouvernement d'avoir fait une telle nomination.

Ce que le cultivateur de l'Ouest désire, c'est que le Gouvernement, en faisant son choix, ne tienne compte d'aucune différence de classes, mais nomme quelqu'un qui réunisse toutes les qualités nécessaires pour bien remplir les devoirs de sa position. Je n'ai pas parfaitement saisi toutes les observations faites par le représentant de Macdonald lorsqu'il a soumis ce projet de résolution; mais il m'a semblé qu'il tendait vers un but bien déterminé. Si je ne me trompe pas, il a fait allusion à un citoyen de sa propre circonscription qui avait été hautement recommandé par les cultivateurs de l'Ouest et que lui-même ferait nommer volontiers. Ce langage du représentant de Macdonald (M. Staples) nous obligeait à conclure qu'il y avait anguille sous roche et, lorsqu'il fut parvenu à ce passage de son discours, j'ai compris que nous avions enfin découvert de quoi il retournait.

De plus, le représentant de Souris, qui a appuyé la proposition, a parlé de persuader au ministère qu'il était nécessaire de nommer un cultivateur canadien de l'Ouest à cet emploi vacant. N'est-il pas singulier que le représentant de Souris ne comprenne pas dans quelle position il se met en appuyant cette proposition? Comme moi et d'autres membres de la Chambre qui représentent des circonscriptions rurales, l'honorable député n'est pas cultivateur, mais il exerce une autre profession. Il pense sans doute qu'en le choisissant, lui médecin, pour les représenter au Parlement, ses électeurs ont fait le meilleur choix possible. Mais il ne veut pas que son élection soit considérée comme un précédent lorsqu'il s'agit de combler une vacance parmi les membres de la commission des chemins de fer; il exige qu'un cultivateur soit choisi. Cependant, si la thèse du représentant de Red-Deer (M. Clark) est vraie, le député de Souris ne devrait pas faire partie de la députation parce qu'il représente une circonscription rurale, et il aurait dû faire élire un cultivateur à sa place.

En ce qui me concerne, je dois dire que j'approuve les mots " de l'Ouest " qui se trouvent dans ce projet de résolution. Lorsque la Chambre a créé la commission des chemins de fer, elle l'a formée de six membres et la commission n'en compte que cinq actuellement.

Puisque la Chambre a, dans sa sagesse, jugé à propos d'établir une commission de six membres et qu'il y a une vacance, il faut remplir celle-ci. A mon avis, la commission a besoin d'un homme qui soit parfaitement au fait de la situation qui règne dans l'Ouest. Dans cette mesure-là, je consens à appuyer le projet de résolution. J'aimerais qu'un habitant de l'Ouest fût nommé et je crois que le ministère lorsqu'il fera son choix, devra jeter les yeux sur le territoire qui s'étend du lac Supérieur jus-

qu'aux montagnes Rocheuses, au moins. Un citoyen de la Colombie-Anglaise, j'imagine, dirait jusqu'au littoral du Pacifique. Je fais cette observation parce que je pense qu'un habitant de l'Ouest, dans la majorité des cas, comprend probablement mieux la situation de cette partie du pays que tout autre citoyen.

Ceci étant dit, je dois blâmer la hâte intempestive manifestée dans le projet de résolution. Celui-ci exige qu'on remplisse immédiatement la vacance. Or, je ne sache pas que le pays ait actuellement beaucoup à souffrir. Il est vrai que cinq personnes font l'ouvrage de six. Les intérêts de l'Ouest seront peut-être mieux représentés dans la commission lorsqu'un nouveau titulaire sera nommé et qu'un citoyen de l'Ouest sera choisi, mais l'important, à cet égard, est de découvrir quelqu'un qui remplira l'emploi le mieux possible. Je suis d'avis que le ministère doit prendre le temps de tâter soigneusement le terrain et d'examiner à fond les ressources qu'offre la situation avant de faire un choix dont l'importance est si grave.

Aucun amendement n'a été proposé et, quant à moi, je n'ai pas le dessein d'en soumettre un; mais je ne crois pas que la Chambre ferait bien d'adopter la proposition telle qu'elle est. Ce serait trop restreindre le choix. Je suis d'avis que le projet de résolution conseille de faire cette nomination avec trop de précipitation. En terminant, je n'hésite pas, je le déclare, à dire qu'on devrait pourvoir à cet emploi vacant et que je serais bien aise si le Gouvernement trouvait le moyen de choisir un homme de l'Ouest. Quant à l'autre partie du projet de résolution qui limite le choix aux cultivateurs et exige que la vacance soit remplie immédiatement, je ne puis l'approuver en conscience.

M. A. MEIGHEN (Portage-la-Prairie) : Je n'avais pas l'intention de prendre la parole sur ce projet de résolution, car je ne prévoyais pas qu'il susciterait autant d'opposition. J'ai bien ri de plusieurs des motifs que des députés ont dû invoquer pour obéir à la discipline du parti et pour en arriver à ce que l'honorable préopinant a appelé une décision consciencieuse de combattre la proposition. Le représentant de Red-Deer (M. Clark) a plané à de grandes hauteurs. Le député de Provencher (M. Molloy) s'est montré plus pratique et a franchement avoué sa position. Il a été suivi du représentant de Humboldt (M. Neely) qui a parlé à peu près sur le même ton.

Je désire établir un contraste entre les arguments invoqués par le représentant de Red-Deer et ceux dont s'est servi le député de Provencher. Le premier déclare que nous ne reconnaissons en ce pays ni castes ni classes, que nous ne tenons compte ni du temps ni du lieu et que les aptitudes doivent seules, guider le choix du ministère. C'est-à-dire que, de quelque partie du Canada qu'un homme soit originaire, quelque soit sa nationalité ou sa religion, cet homme doit être choisi, s'il est le plus habile et le plus propre à occuper le poste. Toutefois, le représentant de Humboldt (M. Neely), par déférence pour les désirs de ses commettants—et sans doute, aussi, parce qu'il espère être élu de nouveau dans quatre ans—a confiance que le choix tombera sur un homme de l'Ouest.

Le représentant de Provencher consent à aller plus loin; il fait un pas de plus que le député de Humboldt et exprime l'espoir que le nouveau commissaire sera et un citoyen de l'Ouest et un cultivateur. Le représentant de Red-Deer (M. Clarke) a une tâche considérable à remplir dans cette enceinte, ainsi que le faisait observer, il y a quelques semaines, le député de Toronto-nord (M. Foster). Il a plusieurs conversions à opérer au sein de son parti. Le projet de résolution déclare que la Chambre est d'avis que la vacance causée dans la commission par le décès de l'honorable M. Greenway devrait être remplie. Le député de Humboldt qui sait que cette vacance existe depuis six mois avoue qu'il faudrait la remplir; mais, pour se mettre d'accord avec sa conscience tout en combattant cette proposition, il dit que c'est faire preuve d'une hâte intempestive que de la remplir dans le cours de six mois.

Le projet de résolution ajoute que la vacance devrait être remplie par la nomination d'un cultivateur instruit et pratique. Le député de Provencher admet les deux premières propositions: que la nomination devrait être faite et qu'elle devrait avoir lieu bientôt. Et je suis d'accord avec lui. Quant à la proposition suivante—que le commissaire devrait être un cultivateur instruit et pratique—il l'approuve et je partage son avis. La condition suivante, que ce cultivateur devrait être choisi dans l'Ouest, convient au député de Provencher et j'entre dans ses vues. Il admet aussi comme raison que les intérêts de l'agriculture doivent être protégés; c'est aussi mon avis. En quoi l'honorable député diffère-t-il d'opinion avec moi? J'ai l'intention d'appuyer le projet de résolution et il se propose de le repousser. J'approuve la proposition dans ses détails et sa teneur. Le député de Provencher en fait autant, mais il se résout à voter contre, tandis que je décide de voter pour. La raison de l'attitude de l'honorable député, je le crains, c'est que le ministère a décidé qu'il ne pouvait pas accepter le projet de résolution et que le député de Provencher donne son appui au ministère.

Je consacrerai quelques instants à répondre aux observations du représentant de Red-Deer (M. Michael Clarke). Il nous a

dit que le député de Macdonald avait trop prouvé; l'honorable député, dit-il, a prouvé que le ministre de l'Agriculture (M. Fisher) ne dirige pas habilement son département, que ce ministre est un cultivateur et que, par conséquent, cette preuve devrait nous avertir de ne pas nommer de cultivateurs. Et le député de Provencher, qui a évidemment examiné la nomination faite par le présent Gouvernement, avertit la Chambre que, si le Gouvernement nomme un cultivateur, ce choix ne sera pas une garantie que le titulaire sera capable de remplir la position. Le projet de résolution ne demande pas qu'un cultivateur soit choisi parce qu'il est cultivateur, mais il demande la nomination d'un homme apte à tous les égards à occuper le poste et qui soit cultivateur. Le ministre de l'Agriculture peut être cultivateur, mais il ne faut pas en conclure qu'il serait impossible de choisir parmi les cultivateurs du Canada quelqu'un qui ferait un bon ministre de l'Agriculture.

Ainsi que des députés l'ont dit, la commission des chemins de fer est un corps des plus importants. Nul plus que moi n'en comprend l'importance. J'aurais cru que le représentant de Humboldt se serait contenté du fait que le député qui a proposé la résolution a donné crédit au Gouvernement d'avoir établi cette commission, pour expliquer sa détermination d'appuyer le présent projet de résolution, sans se laisser entraîner plus loin par les critiques que le représentant de Macdonald a jugé à propos de diriger contre le département de l'Agriculture. J'aurais cru qu'il aurait suffi de lui prouver que l'honorable député n'était pas animé par l'esprit de parti, lorsqu'il a loué le ministère d'avoir créé la commission des chemins de fer. Je m'unis à lui pour reconnaître le mérite du ministère, car la nomination de cette commission a fait faire à la population canadienne un pas dans la bonne voie.

Cependant, nous devons nous rappeler que l'établissement de la commission a été obtenu par les mêmes moyens que nous employons maintenant pour accomplir les réformes demandées dans ce projet de résolution—par des pétitions de la part des cultivateurs canadiens, par les démarches des corps municipaux et par les efforts vigoureux et constants des députés de la gauche. Dans ces circonstances, puisque nous reconnaissons le mérite du Gouvernement qui a créé la commission, cela devrait suffire pour permettre à ces honorables députés de s'en tenir à leur première décision et d'appuyer le projet de résolution.

Pour être membre de cette commission, il faut, j'en conviens, avoir des aptitudes rares. Je crois que les devoirs qui incombent à ses membres sont, à plusieurs égards, aussi difficiles à remplir que les devoirs des juges de la cour suprême. Un membre de la commission a besoin d'être de la trempe des juges de la cour suprême, non peut-être sous le rapport des connaissances légales, mais certainement à l'égard des facultés intellectuelles. Mais je ne suis pas de ceux qui, à l'exemple des représentants de Red-Deer, de Provencher et de Humboldt, croient qu'on ne peut pas trouver des hommes de cette trempe dans les rangs de nos cultivateurs de l'Ouest.

Parmi les cultivateurs de l'Ouest on trouve des hommes possédant toutes les aptitudes voulues pour remplir cette fonction; le Gouvernement n'aurait que l'embarras du choix. Convaincu de cela, sachant que c'est un fait actuel reconnu, je manquerais à mon devoir en n'appuyant pas ce projet de résolution. L'honorable député de Humboldt a touché la note juste lorsqu'il a dit qu'un homme connaissant parfaitement l'état de chose qui existe dans cette partie du pays, sera plus apte que toute autre personne à remplir cette fonction. L'honorable représentant de Red-Deer prétend que dans cette question nous devrions faire abstention de toute classe, de toute localité. Cependant, il appuie un gouvernement qui a toujours suivi le principe reconnu depuis 1867, et voulant qu'un membre du cabinet soit choisi parmi la députation de cette partie du pays, tout comme tel autre représente une autre province. Nous demandons simplement qu'on applique ce principe dans le cas de la commission des chemins de fer. Comment l'honorable député de Red-Deer peut-il appuyer logiquement une partie de ce principe, s'il n'est pas prêt à voter en faveur de l'autre? Et quel est le principe qu'on a reconnu ainsi?

C'est qu'un député du Nouveau-Brunswick comprend mieux l'état de choses qui se développe dans cette province, de même qu'un représentant de la Colombie-Anglaise est plus au courant des besoins de cette dernière. Il en est ainsi par similitude dans le cas du bureau des commissaires des chemins de fer; un député qui a dû s'occuper de ce qui se rapporte aux voies ferrées dans une certaine province, comprendra mieux les besoins de cette dernière.

D'après ce principe, j'appuie ce projet de résolution qui demande qu'on accorde dans le bureau de cette commission un siège au moins à quelqu'un qui comprend les détails distincts de tout ce qui se rapporte à la question des transports dans l'Ouest. Comment l'honorable député de Humboldt (M. Neely) peut-il appuyer cette partie de ce projet de résolution et refuser d'aller plus loin en n'approuvant pas cette autre partie qui réclame la nomination d'un cultivateur? Si un citoyen du Nouveau-Brunswick, si un habitant de l'Ouest, à ce point de vue, a plus d'autorité pour parler au nom de cette partie du pays, pour légiférer pour l'Ouest, pourquoi alors un homme qui cultive, qui a consacré vingt ou trente années de sa vie aux travaux pratiques de la ferme, ne serait-il pas plus apte à parler au nom des cultivateurs, lors des

délibérations de ce bureau? L'attitude prise par l'honorable député de Humboldt manque absolument de logique. Voici ce que nous demandons: toutes choses égales d'ailleurs, qu'un cultivateur possédant toutes les aptitudes voulues soit nommé pour faire partie de cette commission, d'après le principe que les cultivateurs si nombreux dans cette partie du pays ont le droit d'être représenté en cette commission. Et quels sont les problèmes que ce bureau doit décider? La plupart intéresse plus directement les cultivateurs que toutes les autres classes de la population. Ce bureau consacre plus que la moitié de son temps à l'examen des questions intéressant les cultivateurs d'une façon ou d'une autre, sinon complètement. La commission, depuis la mort de M. Greenway, il y a six mois, s'est trouvé privée des conseils d'un homme qui comprend les intérêts agricoles, et cette résolution demande qu'on remédie à cet état de choses en choisissant un cultivateur.

L'honorable député de Red-Deer (M. Clark) dit aussi que le député de Souris a trop prouvé, quand il a prétendu qu'un cultivateur pouvait comprendre mieux ce qui se rapportait à l'agriculture que n'importe quelle autre personne, car, dit-il, si ce principe avait été appliqué, les cultivateurs n'auraient pas élu le député de Souris, qui est médecin, pour représenter cette division. Assurément un projet de résolution comme celuici demande une étude plus sérieuse de la part de la Chambre; il réclame l'exercice de la raison jusqu'à un certain degré. Nous reconnaissons tous que les circonstances peuvent différer suivant les cas, et qu'il serait possible pour la division de Macdonald, ou celle de Souris, d'envoyer ici un cultivateur qui ne pourrait pas la représenter d'une façon désirable, mais nous ne sommes pas prêts à admettre que les électeurs ne nous ont pas envoyé les meilleurs hommes qu'ils pouvaient trouver. Maintenant, je veux être bien compris: je ne voudrais pas réclamer un moment la nomination au bureau de la commission des chemins de fer de quelqu'un, sachant que cette nomination rendrait moins efficace le travail de ce bureau. Je ne voudrais rien faire qui diminuerait le travail efficace de ce bureau, alors même que je serais prié d'en agir ainsi par l'association des producteurs de grain, ou par toute autre corporation ou compagnie, mais je crois que l'état de choses qui existe actuellement nous permet de consulter cette association, ainsi que la municipalité et que les cultivateurs, sans nuire aucunement au travail efficace de cette commission, et voilà pourquoi j'appuierai ce projet de résolution. Et j'ajouterai que le député qui votera dans un sens contraire, quand il sait l'immense avantage que le pays retirera d'une nomination de cette nature, grâce au vote qu'il aura donné, lui le commettant de son pays, et de ses concitoyens, devra porter la responsabilité de sa conduite, s'il laisse entendre qu'il n'y a pas dans l'Ouest de cultivateur sérieux, capable de remplir cet office.

M. W. M. MARTIN (Regina) : En ma qualité de représentant d'une division de l'Ouest, peuplée surtout par des cultivateurs, je dois nécessairement m'intéresser à ce projet de résolution. En réalité, dans presque toutes les divisions de l'Ouest, la majorité des électeurs se composent de cultivateurs; s'il en est ainsi, nous devons nécessairement examiner le projet de résolution soumis à la Chambre en nous plaçant au point de vue de ces derniers. Je dois, cependant, exprimer quelque surprise en constatant que ce projet de résolution est présenté par l'honorable député de Macdonald (M. Staples), un conservateur, qui demande au Gouvernement de nommer un cultivateur membre de la commission des chemins de fer. Il me suffira de faire observer que sous les administrations conservatrices, trois des ministres de l'Agriculture étaient l'un un brasseur, un autre un avocat et le dernier un médecin. Je n'ai rien à redire à ces nominations qui étaient sans doute excellentes, mais il me semble qu'il montre un peu d'inconséquence, le député conservateur qui vient ici déposer un projet de résolution pour forcer le Gouvernement à nommer un fermier de l'Ouest en qualité de commissaire des chemins de fer. J'estime que nous devrions envisager à un point de vue plus large la question qui est maintenant soumise à la Chambre. D'après ce que je puis constater, les honorables membres de l'autre côté de la Chambre approuvent cette résolution, à seule fin de faire voir qu'ils ont spécialement à cœur l'intérêt du cultivateur; ils veulent simplement gagner un peu d'avantage politique en agissant ainsi. C'est là envisager bien étroitement une question aussi importante. Si ce n'est pas le but que se propose l'honorable député de Macdonald, il ne peut avoir qu'un autre objet en vue, il me semble, c'est de forcer le Gouvernement de nommer un homme de sa propre division, ce qui est encore entretenir des vues plus étroites.

Examinons maintenant ce que contient ce projet de résolution. D'abord il demande une nomination immédiate. Y a-t-il nécessité immédiate pour faire cette nomination d'un membre de la commission des chemins de fer?

J'ignore si quelques membres de l'opposition possèdent une preuve quelconque de la nécessité de la nomination d'un autre membre de la commission des chemins de fer, et tant qu'une preuve à cet effet n'aura pas été établie, je crois que la Chambre agirait mal en forçant le Gouvernement à nommer immédiatement un autre commissaire.

Voyons ceux qui composent actuellement le bureau des commissaires des chemins de fer. Avant tout, nous avons M. le juge Mabee, un homme d'une compétence indiscutée, et qui occupe dans sa profession un rang aussi élévé que n'importe lequel où se trouve l'homme le plus éminent du pays sous ce rapport; il est parfaitement en état de régler toutes les questions qui seront soumises aux commissaires. Nous avons encore M. Bernier qui fut durant quelques années ministre du Revenu de l'Intérieur dans l'administration actuelle; un cultivateur de la province de Québec qui exerçait en même temps la profession de notaire public. Maintenant, si je comprends bien le travail d'un notaire, ce travail le met en relations intimes avec les cultivateurs. Il y a encore M. le docteur Mills, ancien principal du collège de l'Agriculture de Guelph. Ajoutons encore MM. D'Arcy Scott et S. J. Maclean, qui ont aidé à l'organisation de la commission des chemins de fer en ce pays. Les cultivateurs ont donc déjà deux représentants dans cette commission, et ils sont certes bien représentés par ces deux commissaires. On doit se rappeler que si le parti libéral n'était pas arrivé au pouvoir en 1896, il n'y aurait pas eu nécessité de déposer sur le bureau de la Chambre un projet de résolution aux fins de considérer l'opportunité de nommer un commissaire des chemins de fer au Canada. Auparavant, les compagnies de chemins de fer pouvaient agir à leur guise. Nous n'avions que des monopoles quant à nos voies ferrées. Depuis ce temps, cet état de choses a été considérablement modifié pour le mieux, grâce à la prescience du Gouvernement aux capacités administratives dont a fait preuve la commission des chemins de fer dans la solution des problèmes concernant les voies ferrées.

Une autre partie de ce projet de résolution demande la nomination d'un cultivateur de l'Ouest pour faire partie de la commission des chemins de fer. Nous devons tous reconnaître que nous dépendons des cultivateurs. C'est ce qu'ont dit les honorables députés au cours de ce débat, et il est inutile de nous chicaner sur ce fait. La classe agricole représente un montant de capital de beaucoup plus considérable que celui d'aucune autre industrie au Canada, et c'est la classe la plus importante, si on la considère au point de vue de la production du bien-être matériel. Mais examinons d'où viennent les commissaires déjà nommés, si nous voulons comprendre la raison d'être du mot " Ouest " qui se trouve dans ce projet de résolution. Des cinq membres de la commission des chemins de fer, quatre viennent de la province d'Ontario et un de la province de Québec. Les députés des Provinces maritimes ont tout autant le droit de présenter une résolution demandant la nomination immédiate d'un habitant de ces provinces, que nous, qui venons de l'Ouest. J'estime que nous sommes trop portés, tous tant que nous sommes, sans en excepter les représentants de la Saskatchewan, à adopter une politique basée sur les préjugés de sections et de provinces quand nous défendons un principe en cette Chambre. Si l'on présente un projet de résolution, il se trouvera certains députés d'une province pour le discuter, et la même chose se reproduira, mais grâce à d'autres députés, dans un autre cas, tandis que nous devrions examiner ces questions dans un esprit large, en nous plaçant au point de vue national et à celui des intérêts du Canada tout entier. Si nous voulions consacrer notre temps à l'étude des grandes questions qui intéressent notre pays, si nous voulions oublier que nous habitons la Saskatchewan ou le Manitoba, pour ne nous souvenir que nous traitons des affaires d'un grand pays et que nous sommes intéressés à établir un esprit national basé sur l'union, sans oublier les liens qui nous rattachent à la mère patrie, nous ferions quelque chose pour promouvoir le bien-être général du Canada.

Quant à la question de la nomination d'un cultivateur, peu m'importe que ce soit un cultivateur ou un médecin ou un avocat, ou un marchand ou n'importe quel homme qui s'occupe d'affaires, du moment que cet homme-là possède toutes les aptitudes voulues pour remplir la fonction de commissaire des chemins de fer, s'il est nécessaire de remplir cette vacance avant longtemps. Je dirai, cependant, que vu l'importance que présente le problème des transports pour l'Ouest—et c'est bien là la question qui intéresse le plus aujourd'hui la population de cette partie du pays—et vu que peut-être cette question intéresse la population de l'Ouest plus qu'elle ne s'impose aux habitants des autres parties du Dominion, l'Ouest devrait être représenté dans cette commission des chemins de fer. J'insisterais auprès du Gouvernement sur la nécessité où il se trouve de tâcher de remplir cette fonction, si elle doit l'être, en nommant un homme de l'Ouest. Conformément aux opinions que je viens d'exprimer sur cette question je propose, appuyé par l'honorable député de Provencher, que tous les mots de ce projet de résolution soient biffés pour être remplacés par les suivants:

Les devoirs de la commission des chemins de fer sont tels qu'ils requerrent la nomination de la personne la plus capable possible, familière avec la question des chemins de fer dans l'Ouest.

Je propose cet amendement sur le projet, dans le ferme espoir que le Gouvernement exercera une sage discrétion dans la nomination à faire dans la commission des chemins de fer, et qu'il choisira le meilleur homme possible, détail qu'il a si bien observé dans le passé.

M. R. S. LAKE (Qu'Appelle): Monsieur l'Orateur, ce n'est pas mon intention, à une heure aussi avancée, de prolonger inutilement le débat. Je veux simplement m'inscrire sur cette question, et exprimer mon regret de voir un représentant de la grande province de Saskatchewan attaquer les termes de cette résolution, qui devraient se recommander à tous les députés de l'Ouest, et tous les représentants des comtés agricoles. Quant à l'amendement, c'est aussi bien que l'honorable député qui l'a proposé (M. Martin) lui ait donné une forme définie, car je défis qui que ce soit de dire ce qu'il avait en vue dans son discours. Il a commencé par dire que nous ne devrions pas demander la nomination d'un représentant de l'Ouest dans la commission. Il a dénoncé l'esprit de clocher, puis, l'instant d'ensuite, il a proposé de nommer dans la commission une personne familière avec l'état de la question des chemins de fer dans l'Ouest.

Je ferai observer également que les députés ministériels qui ont parlé sur cette question ne s'entendent pas sur les besoins de la situation créée par cette vacance. Deux ou trois ont maintenu que la nomination devrait être faite immédiatement. L'honorable député de Humboldt (M. Neely) a signifié son désir que la nomination soit faite sans tarder, et d'autres comme lui ont dit qu'elle devrait l'être immédiatement. D'un autre côté, l'honorable député qui a proposé l'amendement prétend qu'il n'y a pas de nécessité pour cet empressement, et d'autres encore ont pris la même attitude. J'ai promis de ne pas perdre de temps à discuter cette question à une heure aussi avancée. Voici comment je voudrais m'inscrire sur ce débat: Je crois d'abord que la commission devrait avoir un membre parfaitement au fait des circonstances générales dans l'Ouest. Ces circonstances diffèrent sous bien des rapports de celles qui existent dans l'Est. En deuxième lieu, en admettant, comme mon honorable ami d'en face semble maintenant l'admettre, que le nouveau titulaire doit être un habitant de l'Ouest, alors je dis que celui-là qui serait le plus familier avec les besoins et les conditions de cette partie du pays, c'est-à-dire un cultivateur, doit avoir la nomination. Homme pour homme, je crois que les cultivateurs de l'Ouest viennent plus intimement en contact avec les chemins de fer que toute autre personne au Canada. Ils expédient leur propre grain, font venir leurs propres wagons et sont en communication directe et en négociations d'affaires avec les compagnies de chemins de fer. Ils connaissent ce que signifie pour eux le retard à amener les wagons; la difficulté de se procurer la qualité de wagons voulus; celle qui se présente au sujet du pesage du grain, et toutes les autres questions concernant l'expédition du grain. Un cultivateur seul, à mon avis, peut traiter ces questions au point de vue du cultivateur. On a répété à satiété ici, ce soir, que le cultivateur représente une classe importante de notre population, et qu'il exerce une grande influence. Il a droit d'être mieux représenté qu'il ne l'est à présent.

Nous avons entendu, cette après-midi, un discours très étudié sur la question de la représentation proportionnelle. Je regrette de dire que le cultivateur est incapable, dans l'état des choses, d'obtenir à la Chambre la représentation proportionnelle, mais les ministériels pourraient facilement la lui donner dans les affaires du pays, et surtout le Gouvernement en nommant un cultivateur de l'Ouest dans la commission des chemins de fer. J'espère que les ministériels modifieront leur manière de voir, et appuieront la motion de l'honorable député de Macdonald, qui demande la nomination immédiate d'un successeur à M. Greenway, et que cette personne soit de l'Ouest et un cultivateur pratique.

M. M. S. SCHELL (Oxford-sud): J'ai suivi avec beaucoup d'intérêt la discussion qu'a soulevée la résolution dont la Chambre est saisie. Je n'avais pas l'intention au début, de prendre part à cette discussion, mais je me vois forcé de faire quelques observations, à cause de certaines remarques du proposeur de la résolution et de quelques-uns de ceux qui l'ont appuyé sur la politique et l'action du Gouvernement concernant le transport. D'abord, au sujet de la résolution elle-même, j'hésite à croire qu'il se trouverait un député qui n'admettrait pas que l'institution de la commission des chemins de fer par le Gouvernement ne constitue pas l'acte législatif le plus important dans l'intérêt du Canada qui ait jamais été consigné dans le recueil de nos lois. La commission a justifié cette assertion par le travail qu'elle a fait durant les quelques courtes années de son existence. Les commissaires nommés de temps à autre ont été admirablement doués pour remplir leur charge. L'opposition a elle-même adressé en différents temps des éloges au personnel de la commission, et je ne me rappelle pas de critique adverse des nominations qui ont été faites.

Je vois par les journaux d'aujourd'hui que deux des commissaires ont fait une tournée dans l'Ouest du Canada jusqu'au Pacifique, et ont entendu 333 appels, desquels 90 p. 100 ont été promptement réglés et à la satisfaction des parties. Les quelques appels qui n'ont pas été réglés ont été ajournés en attendant l'expertise, afin que la commission puisse porter un juge-

ment conforme. Quant à la nomination immédiate d'un commissaire, je crois que le Gouvernement sait à quoi s'en tenir, et j'appuis l'amendement proposé qui tend à laisser le Gouvernement libre d'agir quand il le jugera opportun et nécessaire. Pour ce qui concerne la nomination d'un cultivateur, je suis fier de voir combien d'honorables députés s'empressent de se dire cultivateurs; médecins et avocats rivalisent entre eux pour l'honneur d'être ou de vouloir être cultivateurs, du moins aux yeux de la députation. C'est un bon signe, c'est pour le moins une appréciation du beau travail accompli dans l'industrie agricole. L'œuvre du ministre de l'Agriculture a contribué dans une large mesure, pendant les douze ans qu'il a administré son département, à placer l'agriculture sur un si haut pied au Canada.

On a essayé de critiquer la politique du Gouvernement sur la réfrigération. L'honorable député de Lanark-sud (M. J. Haggart) a prétendu que la réfrigération établie en méthode date d'avant 1896. On en parlait à cette époque, mais je doute fort qu'on ait jamais tenté rien de pratique avant cette date en fait de réfrigération sur les trains ou les navires.

M. BRODER : L'honorable député se trompe; deux chemins de fer et plusieurs navires avaient été munis de compartiments froids avant l'arrivée au pouvoir du Gouvernement actuel.

M. SCHELL: Le gouvernement conservateur fit ce qu'il put pour induire les compagnies de navigation à installer des entrepôts froids sur leurs navires, mais en 1797 l'actuel ministre de l'Agriculture conclut un arrangement avec la compagnie Allan pour l'installation d'appareils de congélation sur deux ou trois de ses paquebots; il accorda une subvention, et l'innovation donna tellement satisfaction et devint d'une telle utilité, que d'autres lignes furent obligées de s'outiller de la même façon sans aide de l'Etat. L'opposition s'attribue quelque mérite parce qu'avant 1796 le Gouvernement se chargea de surveiller l'aménagement ou d'aménager à ses frais des compartiments frigorifiques sur des navires allant en Europe. (Interruption. A l'ordre!)

M. l'ORATEUR: L'honorable député voudra bien se rappeler que nous discutons présentement la nomination d'un commissaire des chemins de fer. Il est vrai que j'ai donné beaucoup de latitude, parce que le sujet porte jusqu'à un certain degré sur l'agriculture, mais ce serait une infraction de remonter jusqu'à 1896.

M. SCHELL: Je comprends la sagesse de votre observation, monsieur le Président. J'ai pensé que cette discussion n'était pas conforme au règlement lorsque le proposeur de la résolution et un ou deux autres l'ont introduite dans le débat. L'honorable député de Lambton (M. Armstrong) a virtuellement consacré tout son discours à critiquer la politique du Gouvernement sur la réfrigération.

M. BARKER: J'en appelle au règlement. Vous avez décidé, je crois, que l'honorable député est en dehors d'ordre. Il ne devrait pas, il me semble, à cette heure avancée, persister dans son refus d'obéir à la règle.

M. l'ORATEUR: L'heure n'a rien à y voir. Un discours sur une question particulière ne découlant pas de la motion serait irrégulière, mais une simple allusion ne l'est pas.

M. SCHELL: Voyant quelle tournure a pris le débat, je ne détiendrai pas la Chambre, si ce n'est pour faire une ou deux déclarations. Si les honorables députés ne veulent pas les entendre, c'est je suppose, une preuve que la cause de l'opposition est mauvaise, que sa position est intenable. Les résultats des méthodes de réfrigération qui ont été inaugurées. . .

M. GEO. TAYLOR: A l'ordre.

M. SCHELL. . . sont si évidents et si importants que les exportations canadiennes ont augmenté dans une proportion considérable. . . .

M. LAKE: J'invoque le règlement. L'amendement se lit ainsi:

Que les devoirs de la commission des chemins de fer sont tels qu'ils exigent la nomination de la personne la plus capable possible, familière avec la question des chemins de fer dans l'Ouest.

J'en appelle à votre décision, monsieur le Président, alléguant que l'honorable député enfreint le règlement.

M. l'ORATEUR: L'honorable député doit s'en tenir à l'amendement.

M. SCHELL: Je ferai certainement cela. Je me soumets absolument au règlement. J'ai confiance que le même bon jugement, le même discernement, la même appréciation des besoins du pays qui animaient le Gouvernement lorsqu'il a créé la commission des chemins de fer continuera à l'animer dans la prochaine nomination. Je suis certain que le Gouvernement comprend les besoins du grand Ouest du Canada de même que de l'Est. L'Ouest est grand; je ne crois pas qu'il soit plus grand que l'Est du Canada, mais nous l'apprécions autant qu'il le mérite, et je crois que le Gouvernement, dans la nomination qu'il fera, ne considérera pas seulement les intérêts agricoles, ainsi que le dit la résolution, mais les intérêts du pays tout entier. S'il est possible de trouver un cultivateur qualifié sur tous les rapports je crois que le Gouvernement le nommera tout aussi bien qu'un avocat ou un

médecin, un homme d'affaire ou un journaliste, ou une personne de n'importe quelle autre profession. J'appuie de tout cœur l'amendement proposé par le député de Regina.

M. MARTIN BURRELL (Yale-Caribou): A cette heure avancée de la nuit je ne me propose pas de faire plus qu'une ou deux observations. Les deux points principaux qui ont été soulevés dans ce débat sont la question de savoir si le nouveau commissaire sera choisi dans l'Ouest, et s'il sera un homme pratique dans la grande industrie qui fait la base de la prospérité canadienne du Canada, l'agriculture. Autant que j'ai pu juger par la discussion qui a eu lieu, je crois que tout le monde s'accorde à dire qu'il est extrêmement désirable que le nouveau commissaire soit un homme de l'Ouest, et qu'il connaisse parfaitement les besoins de cette partie du pays. Cette vérité ressort du fait que le commissaire défunt dont nous regrettons tous vivement la perte, l'honorable Thomas Greenway, était essentiellement un homme de l'Ouest. Lorsque nous considérons les progrès considérables de cette partie du pays, nous devons admettre l'importance d'avoir un homme de l'Ouest pour remplir la vacance créée dans la commission des chemins de fer. L'auteur de cette résolution nous a dit qu'il était désirable que le nouveau commissaire fût un cultivateur pratique. Je n'ai aucun doute qu'il a conçu sa proposition avec la plus grande largeur d'esprit et n'a pas voulu exclure la grande industrie sœur, l'horticulture. J'en parle particulièrement parce que bien que l'horticulture soit une industrie subsidiaire à la culture des grains, elle est immensément importante, beaucoup plus importante que ne le pensent la plupart des habitants de l'Ouest. Dix acres de terre cultivée en fruits fourniront autant de transport que cent acres de grain et le jour n'est pas éloigné où l'industrie agricole dans l'Ouest sera un facteur énorme pour la commission des chemins de fer. Je suis certain que mon honorable ami qui a proposé cette résolution comprendra que j'y donne mon assentiment parce que je crois qu'elle est assez large pour inclure l'horticulture et la culture des grains.

M. STAPLES: C'était mon intention.

M. M. BURRELL: Je ne veux pas être en arrière d'aucun autre membre de cette Chambre, à quelque parti qu'il appartienne, je désire déclarer que nous avons approuvé dans l'Ouest la création de la commission des chemins de fer. J'ai toujours, dans chaque campagne électorale à laquelle j'ai pris part contre le Gouvernement actuel ou ses candidats, dit que la création de cette commission était un des meilleurs actes qu'avait jamais faits le Gouvernement actuel. Il y a trois ans ans lorsque j'ai eu l'honneur de représenter la Colombie-Anglaise à la convention fruitière à Ottawa, on m'a demandé de faire partie d'une délégation qui venait demander au premier ministre de placer sous la juridiction de la commission des chemins de fer les grandes compagnies de messagerie qui font un transport si considérable de fruits, et nous avons été heureux d'apprendre que le Gouvernement avait étendu la juridiction de la commission sur ces compagnies. Je suis bien certain alors que tous ceux qui s'occupent beaucoup d'horticulture désireront aider les cultivateurs de grains de l'Alberta, de la Saskatchewan et du Manitoba à obtenir ce qu'ils désirent, tout autant que ceux-ci s'intéresseront à résoudre le problème du transport des fruits. J'appuirai la résolution proposée par mon honorable ami, parce qu'elle demande uniquement la nomination d'une personne qui connaît les besoins de l'Ouest en matière de chemin de fer, et comme il y a un quart de siècle que je m'occupe d'agriculture et d'horticulture je crois que cette résolution répond à un besoin auquel l'amendement ne répond pas, parce qu'elle veut que le prochain commissaire soit renseigné sur la production et le transport des produits de la terre. Je dirai en terminant que j'espère que le Gouvernement nommera une personne de l'Ouest engagée dans la culture du grain ou des fruits, ainsi que dans leur transport, et que cette nomination sera faite le plus tôt possible.

L'hon. GEO. P. GRAHAM (ministre des Chemins de fer et des Canaux): Monsieur l'Orateur, de crainte que mon silence ne soit mal interprété, je crois devoir dire quelques mots sur la question. Le pays est divisé en plusieurs classes. Nous avons des marchands, des banquiers, des ouvriers, des artisans et des cultivateurs. Vous ne pouvez tromper aucune de ces professions bien longtemps, et lorsque nous essayons de faire certaines distinctions dans le choix des titulaires à certaines charges dont les fonctions tiennent à toutes les professions, je suis porté à croire que celle à laquelle nous faisons appel ne prendra pas cet appel au sérieux. Ce que les cultivateurs demandent c'est un commissaire qui veillera à ce que leurs produits soient transportés à un prix raisonnable. A part ceux qui consentiraient à accepter les devoirs d'une charge de ce genre et leurs amis, ou autres personnes qui peuvent s'intéresser à eux, la grande masse des cultivateurs, comme tout le monde, désire voir nommer comme membre de la commission une personne qui lui rendra justice égale dans la règlementation de la marche des trains et des tarifs de transport, et il leur importe peu que cette personne soit un cultivateur ou non.

Naturellement, comme tout le monde, de même que les journalistes sont heureux lorsqu'un membre de leur profession est

nommé à une charge quelconque, ainsi le sont les cultivateurs. Tous les journalistes consentiraient à signer une pétition en faveur de la nomination d'un des leurs à une charge quelconque.

Les télégraphistes m'ont fait savoir de leur côté, que vu qu'ils étaient très connaissants dans la circulation des chemins de fer, qu'un des leurs devrait être nommé commissaire. Les voyageurs de commerce m'ont demandé aussi bien souvent de nommer un membre de leur profession commissaire des chemins de fer vu que non seulement ils voyagent plus que tous les autres citoyens mais qu'ils ont intérêt à ce que les tarifs de transport soient justes, parce que la quantité de commandes qu'ils obtiennent dépend beaucoup des facilités de transport des marchandises qu'ils ont à vendre. Les mécaniciens de chemins de fer m'ont demandé aussi de nommer un des leurs membre de la commission vu qu'ils connaissent parfaitement le maniement des trains, et que les services d'un de leurs confrères seraient de grande utilité.

Toutes les classes de la société sont intéressées dans le problème des transports, et je ne m'oppose pas du tout à ce que les cultivateurs demandent qu'un des leurs soit choisi pour remplir la vacance survenue dans la commission. Tous nous voudrions voir un confrère dans notre profession occuper des charges responsables; mais le devoir principal du Gouvernement est de nommer à une charge de ce genre un homme capable d'en remplir les fonctions avec habileté et impartialité, à quelque profession ou classe de la société qu'il appartienne. Lorsque l'on choisit un jury pour décider dans un procès intenté par un marchand, personne ne songe à demander que ce jury soit composé de marchands. Ce que l'on cherche ce sont des hommes qui jugeront impartialement sans crainte ni faveur.

C'est une erreur de croire que cette commission doit être composée de personnes dont le devoir est d'agir comme plaideurs ou avocats pour des particuliers. Au contraire leur devoir est d'écouter les plaintes de tout le monde et de rendre justice égale à tous. Les arguments apportés par quelques députés à l'appui de la résolution sont les plus forts contre elle. Si un cultivateur doit être nommé membre de la commission et qu'il agisse, ainsi qu'on semble le vouloir, dans les intérêts des cultivateurs seulement, il n'est pas apte à siéger comme membre de cette commission et notre devoir est de ne pas le nommer à cette charge parce qu'il serait tout simplement un avocat des cultivateurs. On attend de chaque commissaire qu'il écoutera les plaidoyers qui seront faits devant lui et rendra justice égale aux cultivateurs et aux compagnies des chemins de fer, comme aux expéditeurs et autres.

M. G. P. GRAHAM.

On le suppose capable de trouver ce qui est juste et d'agir ensuite sans s'occuper d'aucun intérêt particulier, et non pas comme l'avocat d'une classe particulière. S'il agissait de cette manière, il cesserait d'être membre indépendant de la commission et pourrait tout aussi bien s'engager comme avocat pour plaider les causes qui viendraient devant lui.

Encore une remarque avant que je termine. On a prétendu que le Gouvernement dépensait peu d'argent pour aider aux cultivateurs, mais l'honorable membre qui a apporté cet argument y a répondu en cinq minutes, lorsqu'il a dit que la raison pour laquelle un cultivateur devrait être nommé membre de la commission était que les cultivateurs sont les plus grands clients des chemins de fer. Mais s'il sont les plus grands clients des chemins de fer, chaque dollar que nous dépensons pour aider un chemin de fer qui transportera leurs produits au marché, leur donne plus de bénéfice, plus que toute autre classe d'habitants du pays. Conséquemment les $450,000,000 donnés pour aider aux chemins de fer et résoudre le problème des transports, ont bénéficié pour la plus grande partie à la classe agricole.

Notre commission des chemins de fer ne doit pas voir un côté de la médaille seulement. Nous voulons une commission qui remplira bien son devoir et traitera tout le monde également et avec impartialité; et je prétends, malgré tout ce qui a été dit, que la commission des chemins de fer remplit ce désidératum. Si cette vacance doit être remplie, il faut qu'elle le soit par quelqu'un qui, quelle que soit sa profession, traitera tous ceux qui se présenteront devant la commission avec justice, avec autant de justice que s'il était seul commissaire. Mais si la prétention de ceux qui appuient cette résolution devait prévaloir, leur candidat déciderait toujours en faveur de sa profession.

La première qualité que doit posséder un membre de la commission des chemins de fer est celle d'être juste également pour tous, et à moins que la justice ne soit la base des décisions de cette commission, le public perdra sa confiance en elle.

Je ne suis pas opposé à ce qu'un homme de l'Ouest soit nommé pour remplir la vacance dans la commission. S'il fallait appliquer à cette question des principes de droits stricts, nous choisirions la personne la plus compétente sans nous occuper de ses aptitudes à remplir la charge. Mais le même argument s'appliquerait aussi à d'autres emplois. La théorie est bonne mais nous ne la mettons pas toujours en pratique. L'Ouest a de grands intérêts, son trafic sur nos chemins de fer est très important, et je suis bien convaincu,—je ne

crains pas de le dire—que lorsque le temps sera arrivé pour nous de remplir cette position, toute chose étant égale d'ailleurs le nouveau titulaire devrait être un homme de l'Ouest. Mais je m'oppose à ce que le Parlement nous dicte le choix, la région ou la profession dans laquelle nous devons choisir le nouveau commissaire, parce que cela est de nature à diminuer la valeur de la commission, et en ma qualité de membre du Gouvernement et de représentant responsable au peuple, je ne suis prêt à faire cela.

M. ANDREW BRODER (Dundas): Je ne viens pas participer à la discussion qui a surgi touchant la question de savoir quel est le titulaire qu'il convient de nommer à la commission des chemins de fer; je tiens seulement à rectifier l'affirmation du député d'Oxford-sud (M. Schell) au sujet du service de l'entrepôt frigorifique.

M. l'ORATEUR: La discussion du service frigorifique ne se rattache pas à la question dont la Chambre est saisie.

M. BRODER: Je désire seulement apporter une réponse à la question posée par l'honorable collègue qui s'est informé de la date de l'inauguration du service frigorifique. Dans les documents de la session de 1896, volume 29, n° 5, je trouve le rapport du ministre de l'Agriculture de 1895 (document de la session n° 8) où figure l'alinéa que voici:

Cette initiative fut suivie de l'inauguration du service d'entrepôt frigorifique et de mesures voulues pour installer au cours de l'été, sur les principales lignes de chemins de fer aboutissant à Montréal, des wagons réfrigérateurs pour le transport du beurre. On utilisa ces wagons pour récolter sur la route de petits lots de beurre qui s'offraient comme transports hebdomadaires. Les expéditeurs de beurre utilisant ces wagons et ces routes furent autorisés à faire leur expédition, à la condition ordinaire comportant " un prix inférieur au prix de chargement de wagon ", sans qu'on exigeât rien pour le service frigorifique spécial.

On créa des emménagements à bord de dix steamers, 35,000 colis de beurre furent transportés dans des compartiments isolés.

M. TALBOT: Dans quel état ce beurre est-il arrivé à destination?

M. BRODER: Ces beurres furent expédiés en Angleterre et y arrivèrent en bon état de conservation.

M. J. HERRON (Alberta) : Je prends la parole, afin de prêter mon appui à la motion présentée par le député de Macdonald (M. Staples). Un mot au sujet d'une observation formulée par le ministre des Chemins de fer. Il prétend qu'en toute probabilité, un groupe de journalistes ou de marchands n'inviteraient pas un groupe de cultivateurs à se prononcer sur un différend.

L'hon. M. GRAHAM: Je n'ai jamais fait pareille affirmation, ni rien dit d'analogue.

M. HERRON: Je vais m'efforcer de mieux élucider ma pensée: supposons qu'une contestation surgisse entre des journalistes ou des avocats ou des industriels: est-il probable qu'ils invitent un groupe de cultivateurs à régler le différend? En pareille matière, n'a-t-on pas besoin des lumières des représentants de la classe agricole? Les intérêts des populations agricoles de l'Ouest ont acquis une telle prépondérance aujourd'hui qu'il importe de leur donner un représentant, au sein de la commission des chemins de fer; voilà pourquoi je donne tout mon appui à la résolution à l'étude. Je suis fort étonné de l'attitude prise par quelques représentants de l'Ouest, et surtout de l'attitude adoptée par le député de Régina (M. Martin) en proposant un amendement destiné à écarter cette importante résolution. Je ne puis pas comprendre pourquoi les représentants de la région des prairies s'opposent à la nomination d'un cultivateur pratique comme membre de la commission des chemins de fer.

M. J. A. CURRIE (Simcoe-nord): Je me contenterai de présenter une courte observation, afin de bien mettre en relief la portée de l'amendement. Cet amendement déclare que le futur titulaire devra être un homme bien au courant de la situation des chemins de fer de l'Ouest. A mon avis, la Chambre se serait volontiers ralliée à cet amendement, si aux mots " chemins de fer " on eût substitué les mots " intérêts agricoles ". Le ministre des Chemins de fer affirme qu'il faut éviter de rapetisser cette question aux limites d'une catégorie quelconque. Mais, en réalité, l'amendement tend à retrécir le cadre de la question, en désignant un représentant des chemins de fer. C'est sous ce jour que m'apparaît la question. Je tiens à bien expliquer et à mettre en lumière le vote que je vais donner, car, à mon avis, le futur titulaire devrait connaître familièrement la situation des populations agricoles de l'Ouest. La situation des chemins de fer ne constitue qu'un des aspects de cette question, et voilà pourquoi, à mon avis, il est de l'intérêt de la commission que ce titulaire soit parfaitement au courant de la situation de l'agriculture comme de celle des chemins de fer.

L'hon. M. GRAHAM: On me permettra bien de faire ici une proposition. Il serait peut-être possible de trancher la difficulté, en substituant au texte actuel le mot " transports."

M. LENNOX: Cela ne fait que multiplier les modifications.

L'hon. M. GRAHAM: C'est parfait; je consultais les intérêts des députés de la

gauche et non pas mon propre intérêt, en présentant cette proposition.

(L'amendement de M. H. Martin, mis aux voix, est adopté.)

ONT VOTE POUR:

MM.	MM.
Allen,	McColl,
Beauparlant,	McCraney,
Béland,	McGiverin,
Boyer,	McIntyre (Perth),
Brodeur,	McKenzie,
Brown,	McLean (Sunbury),
Calvert,	McMillan,
Carrier,	Marcile (Bagot),
Carvell,	Martin (Montréal, div. Ste-Marie),
Cash,	Martin (Regina),
Chisholm (Inverness),	Mayrand,
Clark (Red-Deer),	Meigs,
Clarke (Essex),	Michaud,
Condon,	Molloy,
Conmee,	Murphy,
Currie (Prince-Edouard),	Nesbitt,
Delisle,	Neely,
Demers,	Oliver,
Dubeau,	Papineau,
Dugas,	Parent,
Ecrément,	Pickup,
Emmerson,	Proulx,
Ethier,	Prowse,
Fielding,	Pugsley,
Fisher,	Rankin,
Fowke,	Reid (Ristigouche),
Gauvreau,	Richards,
Geoffrion,	Robb,
German,	Roy (Montmagny),
Gervais,	Rutan,
Graham,	Savoie,
Harty,	Schell,
Hodgins,	Séguin,
Hunt,	Sinclair,
Kyte,	Smith (Middlesex),
Lachance,	Smith (Stormont),
Lanctôt (Laprairie-Napierville),	Talbot,
Lanctôt (Richelieu),	Templeman,
Lapointe,	Tobin,
Lavergne,	Tolmie,
LeBlanc,	Turcotte (Nicolet),
Loggie,	Turcotte (Comté de Québec),
Lovell,	Turgeon,
Low,	Verville,
Maclean (Lunenburg),	Warburton,
MacNutt,	White (Victoria-Alta.),
McAlister,	Wilson (Laval).—94.

ONT VOTE CONTRE:

MM.	MM.
Ames,	Marshall,
Armstrong,	Meighen,
Barker,	Monk,
Barnard,	Nantel,
Barr,	Northrup,
Blain,	Owen,
Blondin,	Paquet,
Boyce,	Perley,
Bradbury,	Reid (Grenville),
Broder,	Rhodes,
Burrell,	Roche,
Campbell,	Russell,
Chisholm (Huron),	Schaffner,
Crosby,	Sexsmith,
Currie (Simcoe),	Sharpe (Lisgar),
Daniel,	Sharpe (Ontario),
Doherty,	Stanfield,
Edwards,	Staples,
Fraser,	Stewart,
Goodeve,	Taylor (Leeds),
Haggart (Winnipeg),	Taylor (New-Westminster),
Herron,	Thoburn,
Hughes,	Thornton,
Jameson,	Wallace,
Kidd,	White (Renfrew),
Lake,	Weilson (Lennox-et-Addington).—54.
Lennox,	
Maddin,	

ONT PAIRE:

Ministériels.	Oppositionnistes.
MM.	MM.
Laurier (sir Wilfrid),	Borden (Halifax),
Borden (sir Fred.),	Sproule,
Macdonald,	Lancaster,
Gordon (Kent),	Henderson,
Lemieux,	Haggart (Lanark),
Stratton,	Gordon (Nipissing),
Sifton,	Foster,
Sutherland,	Cowan,
Guthrie,	Maclean (York-sud.),
Bickerdike,	Elson,
Pardee,	Clare,
Smith (Nanaïmo),	Macdonell,
Black,	Osle,
McIntyre (Strathcona),	McCarthy,
Law,	Wright,
Martin (Wellington),	Crocket,
Knowles,	Worthington,
McCoig,	Bristol,
Fortier,	Lortie,
Girard,	Forget,
Miller,	Lalor,
Devlin,	Arthurs,
Champagne,	Crothers,
Roy (Dorchester),	Donnelly,
McLean (Huron),	Magrath,
Paterson,	Price,
Sealey,	Smyth,
Chew,	Middlebro,
Todd,	Lewis,
Harris.	Beattie.

L'hon. M. FIELDING propose que la Chambre lève sa séance.

M. GEO. TAYLOR: Quelles sont les affaires qui viendront en délibération demain?

L'hon. M. FIELDING: Sur la proposition de passer à l'examen des subsides le ministre des Chemins de fer présentera une déclaration au sujet des chemins de fer, puis abordera l'étude de ses prévisions budgétaires.

(La motion est adoptée et la Chambre lève sa séance à une heure, mardi matin.)

CHAMBRE DES COMMUNES.

Mardi, 16 mars 1909.

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

1re LECTURE

De deux projets de loi :

Le 1er (n° 105), déposé par M. Nesbitt, relatif au transport par eau des marchandises;

Le 2e (n° 109), déposé par M. Fielding, tendant à modifier la loi relative aux rentes viagères de l'Etat.

DEPOT D'UN PROJET DE RESOLUTION RELATIF A UN PRET AU GRAND-TRONC-PACIFIQUE.

L'hon. W. S. FIELDING (ministre des Finances) propose que vendredi prochain la Chambre se forme en comité général pour l'examen du projet de résolution suivant:

La Chambre décide:

Qu'il y a lieu d'autoriser le Gouverneur général en conseil à avancer par voie d'emprunt à la compagnie du chemin de fer Grand-Tronc-Pacifique une somme n'excédant pas dix millions de dollars, en vue d'aider la compagnie à compléter la construction de la section des prairies de la division ouest du chemin de fer national transcontinental; la somme ainsi avancée devant porter intérêt au taux de quatre pour cent par année, payable semestriellement, et devant être remboursable en dix ans, à compter de la date de l'emprunt, ou, si elle est avancée par versements, remboursable alors en dix ans à partir de la date du premier de ces versements;

Et de prescrire:

Que ladite somme, qu'elle soit avancée en un ou en plusieurs versements, soit avancée sur la promesse d'une émission d'obligations, portant intérêt aux taux de quatre pour cent par année payable semestriellement, qui sera faite par la compagnie comme garantie collatérale pour le paiement de ladite somme et de l'intérêt, le montant principal des obligations reçu en nantissement devant égaler la somme avancée; lesdites obligations devant être garanties, subordonnément à tout lieu ou charge antérieure, par un mortgage, ou acte de trust par voie de mortgage, de la section des prairies, et de l'entreprise, matériel d'exploitation et biens, taux, droits et privilèges de la compagnie à l'égard de ladite section, et devant être garantie quant au paiement du principal et de l'intérêt par la compagnie du Grand-Tronc de chemin de fer du Canada; la forme et les dispositions dudit mortgage et des obligations à être garanties par icelui et de la garantie desdites obligations par la compagnie du Grand-Tronc de chemin de fer du Canada devant être substantiellement tel que l'énonce l'annexe de l'acte qui sera basée sur les présentes résolutions;

Que Sa Majesté, advenant le défaut de paiement de l'intérêt semestriel, ou du paiement du capital de la somme avancée en vertu des dispositions de telle loi, en sus et sans préjudice de tout droit ou recours contre la compagnie découlant de tel défaut, comme en sus et sans préjudice de tout droit ou recours que Sa Majesté peut avoir comme nanti du total ou d'une partie de telle émission d'obligations ,sera, à titre de recours, censée être le détenteur de telles obligations, et revêtu de tous les droits et recours dont pourraient jouir les détenteurs d'obligations et qui seraient déterminés par les conditions de tel mortgage, lors du défaut de paiement de l'intérêt ou du capital de telles obligations; et que le défaut de paiement de l'intérêt sur, ou du capital de toutes sommes avancées en vertu des dispositions de telle loi, sera censé être un défaut de paiement de l'intérêt sur, ou du capital de telles obligations jusqu'à concurrence du montant accru sur icelles d'après leur teneur;

Que le Gouverneur en conseil peut, en sus des sommes qui restent actuellement non empruntées et négociables sur les prêts autorisés par toute loi du Parlement décrétée avant ce jour, prélever par voie d'emprunt, sous le régime et en vertu des dispositions de cette partie du chapitre 24 des statuts revisés du Canada, 1906, concernant la dette publique et le prélèvement d'emprunts autorisés par le Parlement, telle somme ou telles sommes d'argent, ne dépassant pas dix millions de dollars, qui peuvent être requises pour faire les avances qui font l'objet de ces résolutions.

—Monsieur l'Orateur, Son Excellence le Gouverneur général, ayant été mis au courant de ce qui fait le sujet de la présente résolution, en propose l'examen à la Chambre.

(La motion est adoptée.)

QUESTION AU SUJET DE L'IMMIGRATION CATHOLIQUE.

M. T. S. SPROULE (Grey-est): Monsieur l'Orateur, je relève dans le " Mail and Empire ", numéro de lundi, et dans d'autres journaux, l'article suivant:

Réservé aux catholiques: Telles sont ses instructions, à ce que déclare l'agent d'émigration en Angleterre.

(Câblogramme de la presse canadienne associée.)

Londres, 14 mars.—Parlant de l'avenir de l'Eglise au Canada, l'archidiacre Renison, de Moosonee, a raconté hier que, voyageant en Angleterre récemment, il avait rencontré un agent d'émigration du gouvernement canadien. Allemand d'origine, il s'était créé un établissement prospère au Canada, et avait prié le gouvernement canadien de lui donner un emploi d'agent. Depuis quelques années, il travaillait à recruter des immigrants dans son pays natal, d'où il avait dirigé nombre de colons sur l'Alberta et la Saskatchewan.

Cet homme déclara à l'évêque Renison qu'on lui avait donné ordre de ne recruter que des émigrants de religion catholique. Des centaines d'Allemands catholiques romains seraient établis d'année en année par

le gouvernement canadien dans les vastes savanes de l'Ouest.

Je prie le ministre de l'Intérieur de dire si cette déclaration est conforme à la vérité.

L'hon. FRANK OLIVER (ministre de l'Intérieur): Autant que je sache, elle ne l'est aucunement.

PASSES MIGRATOIRES SUR LE CANAL DE LA TRENT.

M. E. G. PORTER (Hastings-ouest): Il m'a été transmis une communication assez urgente. Mon correspondant m'écrit en son nom et au nom d'un grand nombre d'autres établis sur le parcours du canal de la Trent; il fait observer que dans la construction des barrages sur le canal en question, il n'a été pris aucune mesure en vue de l'installation de passes migratoires. Il fait observer, en outre, que nombre de poissons d'espèces comestibles ont l'habitude de remonter la rivière et que la construction de ces barrages aura l'effet de les exclure complètement. S'il en est ainsi, il importe que le ministre y voie sur-le-champ.

PAYE DE LA MILICE A HALIFAX.

M. A. B. CROSBY (Halifax): J'apprends de bonne source que les miliciens et soldats à Halifax n'ont pas encore reçu leur dernière paye, qui est due depuis longtemps. J'aimerais à savoir quelle est la raison de ce retard et quand ces hommes peuvent compter recevoir leur solde?

L'hon. W. S. FIELDING (ministre des Finances): Je ne manquerai pas de signaler le fait au ministre. Il m'est impossible pour le moment de renseigner l'honorable membre.

LE PORT D'OSHAWA.

M. SAM. HUGHES (Victoria): Le 11 du courant, j'ai posé, au sujet du port d'Oshawa, une question à laquelle le ministre des Douanes et le ministre des Travaux publics ont tenté de répondre. J'ai demandé qui est le percepteur des douanes au port d'Oshawa, ainsi que le chiffre de ses appointements. Il ne faut pas confondre le port d'Oshawa avec la ville d'Oshawa; le règlement de la douane peut bien déclarer que le port d'Oshawa comprend à la fois la ville et le port, mais ma question était formulée de manière à demander une réponse pour le port seulement. J'ai demandé également quel a été le chiffre des recettes au port d'Oshawa chaque année depuis que le Gouvernement s'en est chargé et quelle a été la provenance de ces recettes. En répondant comme il l'a fait, j'imagine que le ministre avait raison théoriquement, car le port d'Oshawa comprend à la fois la ville et le port. Mais ce que je désire obtenir, c'est un état du ministre de la Marine (M. Brodeur), ou du ministre des Travaux publics, du ministre des Douanes, ou d'aucun des ministres, indiquant les sommes perçues dans le port d'Oshawa, non pas le port officiellement parlant. Ce que pe désire, c'est un état de ce qui arrive par eau dans le port d'Oshawa, et non pas de ce qui arrive dans la ville par voie ferrée. S'il le faut, je répéterai la question sous une autre forme.

L'hon. WM PATERSON (ministre des Douanes): Je ne sais trop si nous sommes en mesure de faire la distinction entre le port et la ville.

M. SAM. HUGHES: Ce sera très facile, au contraire: il n'y a rien.

M. FOWKE: Je puis tirer l'honorable membre d'embarras. Il a demandé quel avait été le chiffre des dépenses depuis que le Gouvernement s'est chargé de l'administration du port. Ce qu'il voulait savoir, je pense, c'est le nom du maître de port, ainsi que les sommes perçues par l'entremise de ce fonctionnaire.

M. SAM. HUGHES: C'est cela.

L'hon. L. P. BRODEUR (ministre de la Marine et des Pêcheries): Je crois que la chose concerne mon département et je prendrai des renseignements.

FRAUDES SUR L'INTERCOLONIAL.

M. BLAIN: Je désirerais savoir s'il y a quelque chose de fondé dans ce que publient les journaux sous ce titre: Fraudes sur l'Intercolonial." La nouvelle comporte que des détournements se chiffrant par plusieurs milliers de dollars ont été découverts dans la gestion de l'Intercolonial et que plusieurs employés ont été suspendus.

L'hon. GEO. P. GRAHAM (ministre des Chemins de fer et des Canaux): Le département n'a d'autres informations que ce que rapportent les journaux. J'ai télégraphié au gérant à ce sujet et je n'ai pas encore reçu la réponse. Ces choses arrivent sur tous les chemins de fer et je suppose—sans vouloir exprimer d'opinion—qu'il y a beaucoup d'exagération dans ce que l'on rapporte. Une enquête sévère sera instituée, s'il y a lieu.

DEMANDES DE RENSEIGNEMENTS.

M. BRADBURY: Le 17 février, la Chambre a ordonné le dépôt de deux rapports que j'avais demandés. L'un comprenait la correspondance ou les pétitions reçues de F. W. Colclough et l'autre, la correspondance

échangée entre J. H. Davis et le département de la Marine et des Pêcheries. Pourquoi ces rapports ne sont-ils pas déposés sur le bureau de la Chambre?

L'hon. L. P. BRODEUR (ministre de la Marine et des Pêcheries): Le dossier dans l'affaire Davis est prêt. Il a été envoyé au secrétaire d'Etat et quand il me reviendra, je le déposerai. L'autre est en cours de préparation.

M. BRADBURY: Le même jour j'ai demandé un état indiquant les sommes d'argent payées par le Gouvernement à la compagnie d'imprimerie Loggerd, et ma motion a été adoptée. Qu'est-ce qui retarde le dépôt de cet état?

L'hon. CHARLES MURPHY (secrétaire d'Etat): Je m'en informerai.

L'hon. M. FOSTER: Je pourrais mentionner plusieurs autres rapports dont la Chambre a ordonné le dépôt et que nous n'avons pas encore. Les deux départements plus particulièrement en faute sont le département des Finances et celui des Travaux publics.

L'hon. W. S. FIELDING (ministre des Finances): Quant à ce qui concerne le département des Finances, c'est surtout mon honorable ami qui est en faute. Il avait demandé le dépôt d'un état, et on s'occupait à le préparer quand il s'aperçut qu'il s'était trompé et demanda à élargir la portée de sa motion. Je répondis que nous nous rendrions avec plaisir à sa demande, mais il ne devrait pas nous blâmer du léger retard occasionné par le changement.

L'hon. M. FOSTER: J'avais demandé un état de tous les emprunts contractés depuis 1896, avec les charges qu'ils comportent. J'ai immédiatement expliqué l'affaire au sous-ministre et je crois qu'il a tous ces renseignements sous la main. Il y a aussi l'état concernant les emprunts contractés depuis le mois de janvier 1907, qui n'a pas été déposé. Il y a encore un état des arsenaux sous la direction du ministre de la Milice. Deux autres rapports ont été demandés au ministre des Travaux publics qui est en retard, comme d'habitude.

L'hon. M. PUGSLEY: Il n'y a pas eu de négligence. J'ai donné l'ordre de préparer ces états le plus rapidement possible, et je suis informé qu'on y travaille avec diligence.

EXPOSE DE LA SITUATION DU RESEAU DE L'INTERCOLONIAL

L'hon. W. S. FIELDING propose que la Chambre se forme en comité des subsides.

L'hon. G. P. GRAHAM (ministre des Chemins de fer et des Canaux): C'est une coutume établie, monsieur l'Orateur, qu'à un moment quelconque de la session, lorsque vous êtes sur le point de quitter le fauteuil pour permettre à la Chambre de siéger en comité des subsides, que le ministre des Chemins de fer et des Canaux donne des explications générales sur l'administration des chemins de fer de l'Etat et traite incidemment les grands problèmes que ce pays a à résoudre en matière de transport.

Les questions qui occupent actuellement l'attention de la nation sont si vastes et d'une si grande portée que l'intérêt qu'elles provoquent n'est pas limité au Canada, mais s'étend au monde entier. Si on établit une comparaison entre le Canada et tout autre pays quant aux facilités pour le transport de nos produits, la statistique démontre que, comme peuple, nous sommes plus audacieux sous ce rapport que toute autre nation du globe. Nous avons, par tête de la population, plus de milles de voies ferrées que tout autre pays; le fait que ce travail se poursuit sans relâche et qu'on construit de nouveaux chemins de fer dans tout le pays, prouve deux choses.

La première, c'est que le Canada possède de grandes richesses qui demandent à être exploitées, et la deuxième, c'est que le peuple canadien, bien que numériquement faible, a une confiance inébranlable dans l'avenir de son pays. Si on s'arrête un instant pour songer que le problème du transport des énormes produits de l'Ouest canadien est en partie résolu par l'utilisation de la route du Pacifique, puis à travers le Mexique et l'Atlantique, pour atteindre les marchés européens, on reste émerveillé. Il n'y a pas lieu d'être surpris si les autres pays voient avec étonnement les efforts que nous faisons pour trouver la solution d'un problème qui se dresse devant nous depuis quelques années.

Si on ajoute à cela que le pays demande déjà et que le Gouvernement se prépare à ouvrir une autre grande artère au trafic de l'Ouest, par voie de la baie d'Hudson, je répète que cette intrépide confiance du peuple canadien dans l'avenir est un constant sujet d'étonnement. Sans cette confiance inébranlable dans les ressources du pays, nous serions stupéfiés par l'énormité de ces entreprises.

Il est vrai que les conditions actuelles du marché monétaire ne nous permettent pas de nous lancer dans de nouveaux projets entraînant de fortes dépenses. Mais cela n'empêche pas les Canadiens d'aspirer au jour où ils auront de plus grandes artères commerciales, de nouveaux débouchés pour l'expédition économique de leurs produits jusqu'aux postes des consommateurs, et cela dans un avenir rapproché.

J'ai une confiance illimitée dans l'avenir de ce pays et en dépit de tant d'argent que nous dépensons pour des chemins de fer,

pour des canaux, pour creuser nos rivières et nos ports et en dépit de toutes les dépenses que nous faisons pour faciliter le transport—je suis convaincu que les produits du pays seront assez considérables pour utiliser l'entière capacité de nos moyens de transport, tout nombreux que nous puissions les faire.

J'ai déjà dit que le Canada possède de nombreux chemins de fer. Au 30 juin dernier, nous en avions 22,966 milles, une augmentation de 514 milles sur l'année précédente. Peu de temps après cette date, 750 miles de voies ferrées furent livrées à l'exploitation, de sorte qu'à l'heure présente, et je reste plutôt en-dessous de la vérité, il y a en exploitation, au Canada, 23,716 milles de chemins de fer. Sous ce rapport, nous soutenons avantageusement la comparaison avec tous les pays du monde.

Au 30 juin dernier, il y avait au Canada, 4,327 milles de chemins de fer en cours de construction. Ce sont là des chiffres considérables pour une population comme la nôtre. Mais en traitant cette question, je tiens à faire observer que le principal objet d'un chemin de fer n'est pas d'assurer le développement de nouvelles industries; le principal but à atteindre, pour les Canadiens, c'est d'avoir des moyens de transport économiques. Tout ce qui concourt à amener ce résultat est dans l'intérêt du pays.

Nous avons déjà un chemin de fer transcontinental; un autre est en cours de construction et je crois que dans quelques années, nous en aurons un troisième, lorsque les divers tronçons du Nord-Canadien seront reliés entre eux. A ce propos, il n'est pas sans intérêt de donner lecture et de consigner dans les "Débats" une lettre qui n'est pas autre chose qu'un rapport intérieur de M. Collingwood Schreiber, ingénieur en chef de la division de l'Est du Grand-Tronc-Pacifique. Cette lettre est ainsi conçue:

Bureau de l'ingénieur consultant général du Gouvernement.

Ottawa, Canada, 5 février 1909.

L'honorable Geo. P. Graham,
Ministre des Chemins de fer et des Canaux,
Ottawa, Ont.

Monsieur,—Connaissant votre désir d'être complètement renseigné périodiquement, sur l'état des travaux de construction sur la division de l'Ouest du Grand-Tronc-Pacifique, je vous soumets un résumé de la situation, le 31 décembre 1908.

Section des prairies.

Depuis Winnipeg jusqu'à un endroit à 8 milles ½ à l'ouest de la rivière Bataille, une distance de 683 milles ½.

Les travaux de terrassement et les ponts sont complétés, les rails sont posés sur tout le parcours, avec des voies de garage suffisantes aux stations, le ballastage est complet sur un parcours de 92 milles, un premier ballastage a été fait sur un parcours de 502 milles, et sur un parcours de 89 milles ½, il y a une voie provisoire, sans ballastage.

Gares et stations. Elles sont complétées aux endroits suivants: Winnipeg-ouest, Melville, Portage la Prairie, Nokomis, Rivers.

D'autres sont en cours de construction à Biggar et Wainwright.

Elles sont données à l'entreprise à Scott, Iwana, Allan, Lazare, Kelliher, Semans, Leney, Punnichey, Bradwell, Goblenz.

Des hangars à locomotives ont été construits à Rivers et Melville, et d'autres sont en cours de construction à Watrous, Biggar et Wainwright.

Des réservoirs pour l'eau sont construits à Beaudry, Elie, Harte, Rivers, Lazare, Welby, Gerald, Melville, Watrous, Bradwell, Earl, Biggar.

D'autres sont en cours de construction à Portage la Prairie, Squirrel Creek, Pope, Quadra, Miniota, Uno, Atwater, Birmingham, Ituna, Mostyn, Touchwood, Wainwright, Quinton, Raymore, Nokomis, Iwana, Landis, Reford, Unity, Winter, Yonker, Artland, Dunn.

Des élévateurs à grain sont construits à Cabot 2, Ingelow 1, Justice 2, Rivers 1, Pope 1, Uno 1, Spy Hill 1, Fenwood 2, Lazare 1, Gerald 1, Atwater 1, Waldron 1, Cana 1, Melville 2, Birmingham 1, Semans 1, Tate 1, Venn 1, Young 1, Bradwell 1, Iwana 1, Kinley 2, Landis 1, Scott 1, Nokomis 1, Watrous 1, Allan 2, Clavet 2, Juniata 1, Leney 1, Reford 1, en tout 39 élévateurs terminés.

Des quais de chargement ont été construits à Cabot, Barr, Caye, Deer, Exira, Firdale, Gregg, Harte, Ingelow, Justice, Knox, Levine, Rivers, Myra, Norman, Oakner, Lazare, Welby, Spy Hill, Gerald, Yarbo, Zeneta, Pope, Atwater, Bangor, Melville, Waldron, Cana, Fenwood, Kelliher, Tate, Nokomis, Undora, Venn, Watrous, Young, Allan, Bradwell, Clavet Duro, Grandora, Iwana, Juniata, Kinley, Leney, Landis, Reford, Scott, Raymore, Unity, 52 en tout.

Clôtures.—On a construit sur les deux côtés de la voie, 345 milles de clôture.

Ligne télégraphique.—On a construit une ligne à double fil depuis Winnipeg, sur un parcours de 672 milles, une ligne à un seul fil, depuis le 672e mille jusqu'à Battle-River, 1 mille, et une ligne provisoire de 2 milles,—3 milles—soit, 675 milles en tout.

Cette partie du chemin fut livrée au trafic le 21 septembre 1908, et depuis, l'exploitation s'en est faite avec succès au grand avantage du public et plus particulièrement de ceux qui sont établis dans le voisinage de la ligne.

De la rivière Battle au creek Wolf (extrémité ouest de la division des prairies), distance de 241 milles.

Pont de la rivière Battle.—Ce viaduc et pont en acier est terminé depuis le 11 décembre 1908. Cette importante construction a 51 arches de 50 pieds et une de 151, ce qui donne une longueur totale de 2,700; la hauteur est de 180 pieds.

Régalage et ponts.—Ces travaux sont à peu près entièrement terminés depuis la rivière Battle jusqu'à 50 milles à l'ouest d'Edmon-

ton, soit sur un parcours de 172 milles, de sorte que rien ne s'oppose à la pose de la voie sur le tout.

Pont de Clover-Bar.—Ce pont jeté sur la Saskatchewan est terminé depuis le 26 décembre 1908.

Depuis le 50e mille à l'ouest d'Edmonton jusqu'au creek Wolf (extrémité ouest de la division des prairies), soit sur un parcours de 69 milles, le régalage est aux trois quarts fait et on a construit un certain nombre de ponceaux. On emploie deux équipes à enfoncer des pilotis pour les ponts en charpente. Sur cette subdivision, le régalement et la construction des ponts devraient être terminés en juillet 1909; de cette façon, le régalement et les ponts de division des prairies seraient entièrement terminés.

Sur la division des prairies, les travaux sont virtuellement suspendus pour l'hiver, si ce n'est toutefois qu'on s'y occupe de l'enfoncement des pilotis pour ponts, des piles et culées en béton pour le pont en acier de la rivière Pembina, et de certains travaux de régalement dans les tranchées pratiquées dans le roc, ainsi que dans les marais entre le 65e mille à l'ouest d'Edmonton et le creek Wolf.

Division des montagnes.

Les 100 premiers milles à l'est de Prince-Rupert sont donnés à l'entreprise, et les travaux de régalement, qui s'exécutent en grande partie dans la roche compacte, avancent de façon satisfaisante. Les déblais déjà effectués comprennent 633,396 verges cubes de roche compacte, 94,970 verges cubes de roche détachée et 94,407 verges cubes de terre; il a été construit 32 ponceaux, et l'on a érigé à Prince-Rupert un vaste quai ainsi qu'un entrepôt.

On emploie à ces travaux 1,850 hommes et 90 chevaux et mulets; c'est moins qu'il ne faudrait pour terminer les travaux dans un délai raisonnable, mais on me dit que les entrepreneurs font de grands efforts pour augmenter de beaucoup les équipes.

Ce sont là les seuls travaux en voie d'exécution sur la division des montagnes, dont la longueur est d'environ 836 milles.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,

Votre obéissant serviteur,

Signé: COLLINGWOOD SCHREIBER,

Ingénieur en chef, division de l'Ouest du chemin de fer transcontinental national.

L'hon. M. FOSTER: Quelle est la longueure totale de la division des prairies?

L'hon. M. GRAHAM: De 916 milles, depuis Winnipeg jusqu'à Moose-Creek; celle de la division des montagnes est de 839 milles.

Je m'abstiendrai d'entrer dans les détails relatifs au Grand-Tronc-Pacifique, puisqu'ils feront vraisemblablement l'objet d'un autre débat; mais j'ai pensé qu'il ne serait pas sans intérêt pour la Chambre et le pays de savoir au juste quel est actuellement l'état d'avancement des travaux de construction des divisions des prairies et des montagnes. Pour ce qui est des travaux à l'est de Winnipeg, c'est-à-dire sur la division de l'Etat comprise entre Winnipeg et Moncton, les membres de la Chambre ont dû remarquer que j'ai déposé sur le bureau, il y a une couple de jours, un rapport provisoire concernant les travaux exécutés sur cette partie du Transcontinental. Depuis la clôture du dernier exercice financier, le 31 mars, je me suis efforcé de faire de ce rapport un abrégé dont la lecture intéressera peut-être la Chambre:

Abrégé du rapport provisoire des commissaires du chemin de fer transcontinental national, pour les neuf mois compris entre le 31 mars et le 31 décembre de la même année.

Durant ces neuf mois, les commissaires ont dépensé $18,866,212.84, ce qui, depuis le commencement des travaux jusqu'au 31 décembre 1908, porte à $45,924,156.88 le chiffre total des dépenses.

Il a été fait 668:65 milles de régalement, et la longueur de la voie posée est de 309:12 milles.

La ligne est entièrement donnée à l'entreprise, à l'exception de la partie qui pénètre à Winnipeg. Des 23,765 tonnes d'acier commandées pour la charpente des ponts et les viaducs, 6,995 ont déjà été virtuellement fournies par les entrepreneurs. On a donné l'entreprise de la fourniture de 174,818 tonnes de rails de 80 livres, dont 105,692 sont fournies par la Dominion Iron and Steel Company, et 69,123 par l'Algoma Steel Company. Les attaches que nécessitent ces rails ont été commandées à des fabricants canadiens.

Au cours des neuf mois ci-dessus, les entreprises ont été adjugées comme suit:

A McDonnell et O'Brien, une section de 107 milles du district " C "; à la même maison, 114:97 milles dans la direction de l'ouest, à partir d'un point encore plus éloigné.

A O'Brien et McDougall, la construction d'une section d'à peu près 126 milles dans les districts " E " et " F ", à partir de vers le nord du lac Népigon en allant vers l'ouest jusqu'à un point près du lac au Chien. Aux mêmes entrepreneurs a été adjugée l'entreprise d'environ 24 milles, depuis un point du lac au Chien ou des environs jusqu'à PeninsulaCrossing.

A MM. M. P. et J. T. Davis, construction d'une section des districts " D " et " E ", depuis l'extrémité ouest de la section adjugée aux frères Fauquier (Abitibi) jusqu'à environ 104 milles à l'ouest. Aux mêmes entrepreneurs une autre section d'à peu près 100 milles, depuis la limite orientale du district " D " jusque vers l'ouest, à l'extrémité de la section adjugée aux frères Fauquier.

L'entreprise des traverses de chemin de fer de première et de deuxième qualités pour le district " C " a été adjugée à l'Eastern Construction Company et à John G. Hearn—il s'agit d'environ 200,000 traverses.

La maison McArthur a terminé à peu près 82 p. 100 de la section qu'elle a entreprise entre Winnipeg et l'embranchement sur Fort-William du Grand-Tronc-Pacifique; les travaux doivent être terminés assez tôt pour que la ligne soit en exploitation en septembre prochain.

Voilà ce que l'on prévoit.

Certains item de classement ont été l'objet de contestations de la part des ingénieurs respectifs du Grand-Tronc-Pacifique et de la commission du Transcontinental. M. Kelliher, ingénieur en chef de la compagnie, et M. Lumsden, ingénieur en chef des commissaires, ayant constaté qu'ils ne pouvaient s'entendre sur tous les points en ce qui concerne le classement, ont mûrement étudié le cas et résolu de recourir à l'arbitrage prévu par la loi du Transcontinental national. M. Collingwood Schreiber fut en conséquence nommé tiers arbitre. Il va sans dire que les choses devront rester en l'état tant que la neige n'aura pas disparu.

Voici maintenant un point qui ne manquera pas d'intéresser le pays tout entier; il ne s'agit que de la confirmation des découvertes faites par les explorateurs que le gouvernement d'Ontario a envoyés là-bas il y a à peu près un an, découvertes relatives à l'étendue de terre arable qui se trouve sur le parcours du Grand-Tronc-Pacifique. Il ne s'agit pas ici de toutes les terres fertiles comprises dans la zone argileuse de la province d'Ontario, mais uniquement, je crois, de celles qui se trouvent à proximité du Transcontinental.

Voici une chose qui, j'en suis sûr, intéressera fortement le pays entier: dans le district "C" du Transcontinental, se trouve, commençant à environ 4 milles à l'est de la rivière Bell et se prolongeant jusqu'à la limite occidentale de la province de Québec, une étendue d'environ 5,800 milles carrés ou de 3,712,000 acres, dont 2,500,000, dit-on, pourront être converties en bonnes terres arables; et pour ce qui est du reste, il est probable que le drainage le rendra fertile. Tout ce territoire est bien arrosé et parsemé de beaux lacs et cours d'eau. Ainsi la Hurricanaw est une rivière propre à la navigation à la vapeur jusqu'à 60 ou 70 milles au sud du Transcontinental. On dit que le sol se compose de bonne argile, qu'il est d'égouttement facile, et l'on compte que les terres arables se prolongent vers le nord beaucoup plus loin qu'on ne sait aujourd'hui.

Le district "D" commence à la limite d'Ontario et s'étend jusqu'au 74e mille ou jusqu'au 185e mille de la carte. Il comprend environ 2,100 milles carrés, soit 1,344,000 acres de terre arable qui sera propre à l'agriculture après le déboisement. Entre le 185e mille de la carte et le 285e, se trouve un vaste territoire dont la fertilité égale celle des meilleures terres agricoles du Canada; il se compose d'une succession de longs renflements du sol entrecoupés de marais que l'on peut aisément égoutter. Le territoire est bien arrosé et le combustible s'y trouve en abondance.

Voilà donc une région de 7,500 milles carrés dont 6,000, soit 3,800,000 acres peuvent être considérés comme propres à la culture. A l'heure actuel, le sol est boisé, couvert de petite épinette blanche, de sapin et de bouleau blanc avec, çà et là, des groupes de pin blanc. Du 285e mille au 325e, le sol est sablonneux. On dit qu'il se trouve dans la vallée de la Missanabie d'excellente terre arable dont la superficie serait d'environ 500,000; qu'il s'en trouve 300,000 acres de qualité moyenne, le reste se compose de terrains rocheux bien boisés et propres au pâturage. Il existe encore une autre vaste étendue de bonne terre qu'il faudra égoutter, vu que, vers le sud, le sol est moins accidenté et se compose d'un grand nombre de marais entrecoupés de renflements peu élevés; mais partout le sous-sol se compose de bonne argile.

Les rapports et les renseignements fournis par les arpenteurs que le Gouvernement a chargés d'explorer cette même région indiquent que la zone argileuse se prolonge beaucoup plus vers le nord que ne font voir la carte et la description ci-jointe, qui sont fondés sur l'observation personnelle et les rapports adressés aux commissaires.

Entre le 325e mille et le 355e, se trouve une superficie d'environ 1,000,000 d'acres de bonne terre arable. Le sol se compose de bonne terre sableuse; il est bien arrosé et couvert de petite épinette, de bouleau et de sapin. Du 355e mille au 475e mille, les rapports indiquent que la terre arable est beaucoup plus rare, qu'on n'en trouve plus que dans les vallées des grandes rivières. On estime néanmoins, qu'il s'en trouve 600,000 acres en cette partie de territoire.

Voilà, j'en suis sûr, des renseignements que la Chambre et le pays apprécieront beaucoup, puisqu'ils font voir que sur le parcours du Transcontinental, entre le lac Népigon et La Tuque, se trouve un territoire propre à la colonisation dont la superficie est égale à celle de la région agricole de l'ancienne province d'Ontario.

L'hon. M. FOSTER: Le ministre peut-il dire comment on s'y est pris pour recueillir ces renseignements-là?

L'hon. M. GRAHAM: Ce sont des rapports que le Gouvernement a reçus de ses propres commissaires, rapports fondés sûr l'observation personnelle et sur les données fournies par l'ingénieur dirigeant.

L'hon. M. FOSTER: Ce sont les renseignements fournis par les arpenteurs.

L'hon. M. GRAHAM: C'est bien cela.

De Moncton à Winnipeg, la distance en ligne directe est de 1,804.84 milles.

Pour ce qui est des renseignements relatifs aux travaux exécutés en chacun de ces districts, je les ai compilés de telle sorte que les membres de la Chambre puissent les bien comprendre quand ils les verront dans le compte rendu des débats.

Description des districts en lesquels on a partagé la division de l'est du Transcontinental-National.

Tantième des travaux exécutés.

District "A", 3%.—De Moncton à la frontière du Nouveau-Brunswick: 255.10 milles.

District "B", 53%.—Depuis ce dernier point jusqu'au lac Clair, province de Québec, près du 74° de long. ouest: 398.74 milles.

District " C ", 0.—Depuis l'endroit en dernier lieu mentionné jusque près de la frontière qui sépare les provinces de Québec et d'Ontario: 272 milles.

District " D ", environ 4%.—Depuis le point en dernier lieu mentionné jusque près du 84° de long. ouest: 248 milles.

District " E ", 0.—De l'endroit nommé en dernier lieu jusqu'aux environs du 80° 30′ de long. ouest: 258.91 milles.

District " F ", 87%.—De l'endroit nommé en dernier lieu jusqu'à Winnipeg (rive est de la rivière Rouge): 374.06 milles.

D'autres calculs relatifs à cette question entrent dans le détail, mais je n'en imposerai pas la lecture à la Chambre.

Cette entreprise est l'œuvre importante à laquelle le Canada s'intéresse actuellement et qu'il a commencée. Je ne donnerai pas plus de renseignements à son sujet, car nous aurons et le loisir et l'occasion d'en parler à propos d'un autre projet dont la Chambre est saisie.

De crainte d'abuser de l'indulgence de la députation, j'aborderai maintenant une question que les journaux du pays ont traitée et je l'envisagerai sous un aspect qui a été habilement commenté par le représentant de Westmoreland (M. Emmerson) et plusieurs autres députés. Je désire m'occuper de l'Intercolonial. On en a beaucoup parlé. Aussi loin que mes souvenirs me reportent, ou depuis que j'ai appris à lire les journaux et, plus tard, à collaborer à leur rédaction, l'Intercolonial a été un thème de discussion pour les deux partis qui entretenaient des opinions différentes selon qu'ils étaient au pouvoir ou dans l'opposition.

Je ne veux aucunement admettre que l'Intercolonial n'est pas un chemin de fer bien administré. Il présente des inconvénients comme toute entreprise mise à exécution de la même manière—non comme une affaire lucrative mais comme le résultat d'une entente ayant pour projet de rapprocher les provinces éloignées des marchés et des foyers commerciaux qui existaient dans ce qu'on appelait alors le Canada. L'Intercolonial est aussi bien administré que pouvait l'être n'importe quel chemin de fer dans ces conditions-là. Tantôt je tenterai d'expliquer ma pensée à l'aide d'une comparaison.

Je désire soumettre les calculs suivants concernant le revenu du dernier exercice :

Revenu.

Les recettes brutes et les frais d'exploitation de l'exercice ont été:

Recettes brutes..	$9,173,558 80
Frais d'exploitation.... ..	9,157,435.53
Excédent..	$16,123 27

Les recettes provenant du trafic-voyageurs ont été de $2,711,416.98.

Les recettes provenant du trafic-marchandises ont été de $6,054,493.55.

Les recettes provenant du transport du courrier et des colis des messageries ont été:

En 1907-1908.. .. .. $407,648.37

Je constate que dans le montant de $9,157,435.53 qui représente les frais d'exploitation est compris le prix d'achat d'une grande quantité de matériel roulant, sans compter d'autres améliorations. Avec une partie du revenu, nous avons acheté le matériel roulant suivant :

2 wagons-poste et wagons-fumoirs.
2 fourgons pour les colis des messageries et les bagages.
100 wagons fermés.—Capacité, 60,000.
100 wagons-plateformes.—Capacité, 80,000.
3 wagons-glacières.—Capacité, 60,000.
92 wagons à rebords.—Capacité, 30,000.
9 fourgons à bestiaux.—Capacité, 60,000.
8 fourgons de queue.
69 des 100 wagons fermés ont remplacé autant de wagons plus petits.
Les 100 wagons-plateformes ont tous remplacés d'autres wagons plus petits.
Les 3 wagons-glacières ont tous remplacés des wagons plus petits.
Les 92 wagons à rebords ont remplacé le même nombre de petits wagons de 6 à 8 tonnes de capacité.
Les 9 fourgons à bestiaux ont tous remplacé d'autres wagons plus petits.

Inutile de donner des explications pour convaincre les hommes pratiques réunis dans cette enceinte qu'il est devenu nécessaire depuis quelques années de se défaire autant que possible des voitures et des locomotives de petites dimensions et de les remplacer par des locomotives et des voitures plus grandes. Sans cela le chemin de fer ne pourrait pas se maintenir, car il serait incapable de soutenir la concurrence des autres voies ferrées qui transportent à peu de frais de grandes quantités de marchandises.

M. HUGHES: A quel compte avez-vous inscrit le coût de ces wagons?

L'hon. M. GRAHAM: Sur le compte du revenu. Le prix de ces acquisitions a été soldé avec les neuf millions de dollars et plus de frais d'exploitation imposés sur le revenu. Nous aurions pu montrer un bilan beaucoup favorable, si nous nous étions abstenus d'acheter ce matériel roulant avec notre revenu.

A ce sujet, je désire faire observer que, si les salaires en 1907-1908 étaient demeurés ce qu'ils étaient pendant l'exercice 1906-1907, l'Intercolonial aurait un excédent de

$221,000. Au commencement de l'exercice 1907-1908, nous avons accordé aux différentes classes d'employés certaines augmentations se chiffrant par $205,989 ou $206,000, pour bien dire, voici ces augmentations:

Augmentations totales.	Par année.
Cantonniers	$ 50,000
Employés du département des mécaniciens	100,000
Personnel des gares	27,605
Employés du département des magasins	3,024
Employés du département de l'électricité	720
Employés du service des traverses	600
Gardiens	600
Fonctionnaires et commis	23,440

Les chiffres n'ont trait qu'à l'Intercolonial et je rappelle à la Chambre que, si les salaires des employés étaient demeurés ce qu'ils étaient l'année précédente, nous aurions eu un excédent de $221,000, malgré la diminution des recettes pendant la dernière partie de l'exercice. Je désire signaler ce fait surtout à ceux qui sont parfois disposés à nous dire devant la Chambre que l'Intercolonial ne paye pas des salaires suffisants. Je déclare, avec l'intention d'être compris, que les employés de l'Intercolonial sont aussi bien partagés que les employés de tout autre chemin de fer de ce continent. Je dois aussi dire, pour leur rendre justice, que je crois que les employés de l'Intercolonial peuvent soutenir la comparaison avec ceux de n'importe quel chemin de fer de l'Amérique.

Pendant l'exercice clos le 31 de mars, 1908, les dépenses de l'Intercolonial imputables sur le capital ont été de $4,382,494.00. Voici les principales:

Nouveau matériel roulant	$1,805,462
Renforcement des ponts	245,165
Nouveaux ateliers de locomotives et de voitures, à Moncton	645,598
Machines	85,864
Remise des locomotives, à la bifurcation de la Chaudière	66,314
Améliorations à Sackville	58,344
Améliorations à Sainte-Rosalie, cour et bâtiments	75,992
Nouvelle gare, à Amherst	33,937
Ateliers d'Halifax et améliorations de la cour	519,951
Amélioration à Saint-Jean	48,973
Améliorations à Mulgrave	39,641
Améliorations à Truro	86,594
Améliorations à Pictou	45,138
Prolongement jusqu'à Sydney-Mines	48,993
Embranchement d'Indiantown à Sackville	35,855
Augmentation de l'approvisionnement d'eau	54,330
Nouvelles voies de garage	27,196

Nous avons dépensé et nous dépensons encore de fortes sommes pour les différents ateliers, mais je n'en mentionnerai qu'un. Je crois qu'il est de mon devoir envers la

Chambre d'en parler, car nous y avons dépensé beaucoup d'argent et nous y en dépenserons encore beaucoup. Cependant, vu que ces ateliers d'Halifax serviront dans une grande mesure d'installation terminales pour le Grand-Tronc-Pacifique, je crois que la Chambre apprendra avec intérêt quel est réellement le genre d'ateliers que nous construisons.

L'hon. M. FOSTER: A Halifax?

L'hon. M. GRAHAM: Non, à Moncton.

M. CROSBY: On aurait dû les construire à Halifax.

L'hon. M. GRAHAM: Halifax sera l'un des terminus et Saint-Jean sera l'autre, lorsque tous les chemins de fer se rendront-là, ce qui arrivera sans doute un jour. Au risque de fatiguer la Chambre, je désire faire une description des ateliers de Moncton, car je soumets humblement que bien peu de députés se rendent un compte exact des travaux que nous avons accomplis sur l'Intercolonial. Je dirai plus; je crois qu'il n'y a probablement que bien peu de gens au Canada qui connaissent ce que l'Intercolonial est réellement—un chemin de fer de premier ordre. Les ateliers qu'on construit à Moncton seviront aussi au Grand-Tronc-Pacifique et, à ce sujet, il sera intéressant de connaître la description des bâtiments auxquels nous consacrons nos deniers:

DIMENSIONS DES ATELIERS RECEMMENT CONSTRUITS A L'USAGE DE L'INTERCOLONIAL, A MONCTON (N.-B.).

Atelier de réparation des fourgons à marchandises: 362′—0″ x 134′—8″. Superficie, 48,700 pieds carrés. Superficie réelle du parquet, 47,700 pieds carrés. Volume brut de la capacité, 1,573,000 en pieds cubes. Capacité réelle, 1,541,000 pieds cubes.

Le bâtiment a des fondations en béton; des murs, des colonnes, des cloisons et une toiture en béton armé; des fermes et des pannes d'acier. Il y a deux rangées de colonnes d'acier sur toute la longueur des ateliers. Les perrons entre les rails sont en madriers de 3″; le parquet entre les voies est en ciment-mastic. Six voies de réparation traversent tout le bâtiment et permettent de travailler à la réparation de 48 voitures.

Des conduites d'air en béton armé sont posées sous le parquet.

Atelier de rabotage: 202′—8″ x 81′—10″ avec moulin à vent de 20′ x 20′. Superficie, 17,100 pieds carrés. Surface du parquet 16,400 pieds carrés. Volume brut de la capacité, 550,000 pieds cubes. Capacité réelle 523,000 pieds cubes.

Ce bâtiment a des fondations en béton surmontées d'une cage d'acier avec des cloisons et une toiture en ciment armé. Les semelles inférieures des fermes peuvent supporter des trolleys de 3 tonnes et le parquet est entièrement libre.

Le parquet est en bois dur.

Des conduites d'air en béton armé sont posées sous le parquet.

Atelier de réparation des voitures à voyageurs: 361′—8″ x 100′—0″. Superficie, 36,100 pieds carrés. Surface du parquet, 371,000 pieds carrés. Volume brut de la capacité 856,000 pieds cubes. C'est un atelier transversal ayant 18 voies, outre un espace de 36 pieds x 100 pieds à un bout qui, avec un entresol de 18 pieds x 100 pieds, sert d'atelier d'ébénisterie.

Le bâtiment est complètement en béton armé avec quatre rangées de colonnes sur la longueur. Entre les rails, il y a un plancher; entre les voies, le parquet est en béton.

Des conduites d'air en béton armé sont posées sous le parquet.

Atelier de peinture pour les voitures à voyageurs: 361 pieds, 8 pouces x 100 pieds, 0 pouce. Superficie, 361,000 pieds carrés. Surface du parquet, 371,000. Volume brut de la capacité, 887,000 pids cubes. Capacité réelle, 856,000.

Ce bâtiment est pour ainsi dire un second atelier de réparation. L'espace au bout qui n'est pas couvert de voies et l'entresol sont consacrés aux travaux de tapisserie et de vernissage.

Magasin et bureaux: 343 pieds, 8 pouces x 51 pieds, 8 pouces. Superficie, 17,700 pieds carrés. Surface du parquet, 50,800 pieds carrés. Surface du perron, 7,900 pieds carrés. Superficie réelle, le perron compris 58,700 pieds carrés. Volume brut de la capacité, le perron non compris, 674,000 pieds cubes. Capacité réelle, 610,000 pieds cubes.

Ce bâtimentest entièrement en béton armé, sauf les cloisons des bureaux qui sont en tuiles poreuses.

Il comprend deux étages et un sous-sol.

La plus grande partie de l'étage supérieur est distribuée en bureaux. L'édifice est pourvu des deux côtés et à l'une de ses extrémités d'une plateforme en béton destinée à recevoir les lourdes charges. Des élévateurs à marchandises mettent en communication les différents étages.

L'intérieur est terminé. Les parquets sont en bois dur, à l'exception de celui du sous-sol qui est construit en béton. Tout l'établissement est amplement muni d'appareils de chauffage à la vapeur, ce qui représente:

Ateliers pour locomotives. { 408-pds—4-pce x 178-pds—4-pce
375-pds—1-pce x 157-pds—9-pce
375-pds—1-pce x 102-pds—3-pce

timent est de 171,000 pieds carrés. Celle des parquets représente 168,000 pieds carrés.

La capacité de ces bâtiments est de 7,360,000 pieds cubes, soit 7,270,000 pieds cubes en réalité.

Voici un corps de bâtiments comprenant:

Atelier de la grosse chaudronnerie mesurant 375 pieds et 1 pouce sur 102 pieds et 3 pouces. Il y a deux baies avec une tourelle à rivetage à l'une des extrémités de la travée; elle est actionnée par une grue électrique de 10 tonnes, tandis que celle servant à la construction a une force de 35 tonnes et que la tour à river est actionnée par une force de 30 tonnes. Le plancher est en pièces de bois.

Atelier de construction des locomotives:—375 pieds 1 pouce par 81 pieds 1 pouce. Cet atelier est muni d'une ouverture longitudinale, flanquée de chaque côté d'autres ouvertures, le tout donnant l'impression du squelette d'un épi. On y trouve de la place pour six locomotives sur l'épi principal, et pour seize autres locomotives sur les ramifications de ce dernier. Deux grues mues par l'électricité, ayant chacune une capacité de 60 tonnes, sont installées dans ces ateliers. Le parquet se compose de pièces de bois.

Forge: 375 pieds et 1 pouce sur 75 pieds et 8 pouces. Cet atelier est de forme longitudinale au centre, bordé de chaque côté par des ramifications en formes d'arrêtes de hareng. On y trouve de l'espace pour six locomotives sur le tronçon principal et pour seize locomotives sur les arêtes. Deux grues mues par l'électricité, pouvant chacune transporter 60 tonnes, se trouvent installées spécialement dans ces ateliers. Le parquet est en planches reposant sur des solives en bois.

Forge: 375 pieds 1 pouce sur 76 pieds 8 pouces. On y emploie des grues à bec. Le parquet repose sur la terre.

Atelier des machines: 408 pieds 4 pouces sur 132 pieds 6 pouces. Cet atelier est à deux baies dont chacune est commandée par deux grues mues par l'électricité et pouvant chacune transporter 10 tonnes. Le parquet est en bois supporté par du béton.

Annexes de l'atelier des machines, 408 pieds, 4 pouces sur 44 pieds 10 pouces.

Cela comprend l'atelier des boulons, celui des outils, celui des ouvrages en cuivre, une fonderie pour le cuivre avec des lavoirs donnant par un parquet en mezzanine.

Les fondations de tous ces ateliers sont en ciment, la charpente est en acier; et les solives du toit sont en ciment armé. Les grues démontables occupent tout l'espace, sauf celui de la forge et celui réservé à l'annexe des machines. Des conduites à air renforcés sont placées au-dessous des planchers de tous les ateliers qui forment ce groupe réservé aux locomotives.

Ateliers de production de la puissance motrice, 233 pieds 2 pouces sur 69 pieds.

Ces ateliers couvrent une superficie de terrain de 14,000 pieds carrés; capacité exacte du parquet 13,300 pieds, puis le sous-sol, 1,400 pieds; capacité cubique, non compris l'entresol, 477,000. Net, 460,000. Cette bâtisse repose sur des fondations en béton surmontée d'un squelette en acier avec des murs qui s'ouvrent à volonté, le tout surmonté d'un toit en béton armé. La chambre des machines est desservie par une grue mouvante qui obéit à la main qui peut transporter 15 tonnes. On y trouve un parquet en bois franc, supporté par une charpente en acier dans la partie qui se trouve au-dessus de l'entresol.

Remise réservée au gazogène, 40 pieds et 10 pouces x 38 pieds et 10 pouces.

Superficie couverte, 1,600 pieds carrés; superficie epacte des planchers, 2,730 pieds carrés; capacité brute, 61,600 pieds carrés; capacité nette, 52,700 pieds carrés.

Cet édifice consiste en un simple magasin avec soubassement. Il est construit en acier; les murs sont de ciment armé ainsi que les solives du toit. Le plancher du soubassement est en béton; celui qui suporte la charge, est en acier.

Séchoir, 57 x 25 pieds et 4 pouces; 17 pieds et 4 pouces x 16 pieds et 8 pouces.

Superficie couverte, non compris la plateforme, 1,730 pieds carrés; superficie nette des planchers, 1,550 pieds carrés; mesure de ca-

pacité brute, 22,500 pieds cubes; mesure du contenant, 14,000 pieds cubes. C'est un édifice construit en briques et en bois sur des fondations en béton. Il y a une plateforme de 6 pieds de largeur de chaque côté.

Remise pour bois de construction, 150 pieds x 20 pieds.

Superficie couverte, 3,100 pieds carrés; superficie du plancher, 2,800 pieds carrés; capacité générale, 46,500 pieds cubes; contenu net, 36,000 pieds cubes.

C'est un ouvrage en bois construit sur des fondations en béton.

L'hon. M. HAGGART: Quel est le travail qu'on peut exécuter ans ces ateliers ? Combien chaque année pouvez-vous y construire de locomotives et de wagons ?

L'hon. GEO. P. GRAHAM: Je n'ai pas ces renseignements par devers moi, mais je me les procurerai bientôt.

L'hon. M. HAGGART: Oh! peu importe.

L'hon. GEO. P. GRAHAM: Ces ateliers, me dit-on, l'emportent au point de vue de la construction et de la capacité ; à ce propos il ne serait peut-être pas hors de mise de citer une partie d'une entrevue accordée au "Moncton Transcript" par M. Quesnel, vice-président de l'Union internationale des fabricants de chaudières, et qui visite Moncton assez souvent, de même qu'il se rend, je suppose, à tous les grands centres de chemins de fer du continent. Assurément M. Quesnel doit connaître comment doivent être construits les ateliers de ce genre, vu qu'il a visité les ateliers des différents chemins de fer américains. Voici ce qu'il dit :

L'agrandissement de ces ateliers et leur outillage m'ont certainement surpris. Quand les travaux seront terminés à ce point de vue-là, on ne trouvera certes pas au Canada ni aux Etats-Unis de construction qui leur soit supérieure, et je parle avec connaissance de cause, parce que j'ai visité tous les ateliers des compagnies de chemin de fer de quelque importance qu'on trouve dans l'Amérique du Nord.

Ce témoignage venait d'une personne ayant l'expérience que possède M. Quesnel établit hors de tout doute l'excellence des ateliers qu'on a construits à Moncton.

L'hon. M. FOSTER: Quel est le coût total de tous ces ouvrages?

L'hon. M. GRAHAM: Je parle de mémoire, mais j'ose dire qu'y compris un nouvel embranchement que nous devons construire afin de donner un débouché au commerce de cette ville, grâce à une tranchée, le coût de ces ouvrages s'élèvera à environ $2,000,000.

L'hon. M. FOSTER: Cela comprendrait-il les installations?

L'hon. M. GRAHAM: Je le crois, mais je n'en suis pas sûr. Quand il s'agit de montants aussi considérables il est difficile d'être très précis.

Je parlerai maintenant du fonds de réserve auquel les employés de ce chemin de fer contribuent à un certain montant, tandis que le Gouvernement apporte une part égale. Ce fonds a été établi pour pourvoir aux besoins de ceux qui se retirent du service, à cause de leur grand âge ou pour d'autres raisons. Lorsque la Chambre se formera en comité des subsides, je pourrai donner des détails plus complets sur le nombre d'employés démissionnaires.

La députation constatera avec plaisir que la contribution apportée par l'Etat à ce fonds de prévoyance provient des revenus de l'Intercolonial. Toutes les compagnies de chemin de fer du continent qui sont bien organisées ont adopté ce système, et j'apprends avec plaisir que le chemin de fer possédé par le Gouvernement canadien, n'est pas en arrière des autres sous ce rapport. Le tableau suivant explique l'état dans lequel se trouve le fonds en question.

L'hon. M. FOSTER: Quel est le taux de l'intérêt?

A la fin de l'exercice, le montant de la contribution des employés s'élevait à..	$ 82,707 73
Celui de la contribution du chemin de fer à..	82,707 74
Total..	$165,415 48
La totalité des dépenses s'élevant à.	27,700 63
Ce qui laisse une balance de..	$137,654 85
A laquelle on doit ajouter l'intérêt.	1,594 36
Soit un montant au crédit du fonds de prévoyance le 31 mars 1908.. ..	$139,249 21

L'hon. M. GRAHAM: Il n'est pas indiqué. mais j'imagine que c'est celui des banques, soit 3 p. 100.

M. FOSTER : En passant: ce fonds est-il investi en aucune façon ou constitue-t-il une dette que le Gouvernement doit acquitter?

L'hon. M. GRAHAM: Je ne le crois pas, mais je ne puis rien affirmer à ce propos. Quoi qu'il en soit, ce fonds est perçu des recettes du chemin de fer et non pas du revenu consolidé. A propos de ce fonds qu'on me permette de dire ceci: quelques-uns des employés de l'Intercolonial, constatant que les dépenses n'équilibreraient pas le montant du revenu de ce fonds, se sont imaginés que le pourcentage qu'on les obligeait de payer chaque année et que les employés contribuaient, pourrait être réduit; mais je leur ai fait observer, et je crois que la Chambre partagera mon opinion, que c'est là un leurre. On ne peut rendre ce fonds trop puissant, et l'histoire d'entreprises de ce genre nous démontre que durant les premières années peu de

contribuables ne fournissent plus que leur quote-part; tous les ans les employés de l'Intercolonial travaillent un an de plus; ils arrivent aussi plus tôt à leur retraite, de sorte qu'au lieu de diminuer le montant perçu chaque année, je conseillerais, s'il m'était permis d'exprimer mon avis, d'augmenter ce montant afin de fournir quelque chose de substantiel à ceux qui dans quelques années se trouveront à faire partie de la classe des retraités.

Laissant de côté l'Intercolonial lui-même, je veux m'occuper du chemin de fer de l'île du Prince-Edouard. Afin de bien renseigner le pays qui peut être n'étudie pas avec grand soin ce qui se rapporte à cette voie ferrée, je puis répéter que le Gouvernement possède au moins deux chemins de fer, l'un l'Intercolonial qui s'étend sur une longueur de 1,500 milles, et l'autre, le chemin de fer de l'île du Prince-Edouard dont la longueur ajoutée à celle de l'Intercolonial représenterait plus de 1,700 milles de voie ferrées possédées par l'Etat. Va sans dire que cette ligne a son Alpha et son Omega à l'île du Prince-Edouard même. C'est une industrie en soi et c'est un monopole, en réalité.

L'hon. M. EMMERSON: C'est une ligne de ceinture.

L'hon. M. GRAHAM: C'est cela.

Recettes brutes et dépenses d'exploitations du chemin de fer de l'île du Prince-Edouard pour l'exercice en cours:

Recettes brutes	$304,579 83
Dépenses d'exploitation	399,947 79
Ecart	$ 95,567 96

Les recettes brutes ont été	$304,579 83
Les recettes provenant du transport des passagers, 1907-1908	132,382 76
Recettes provenant du trafic, 1907-1908	146,280 99
Recettes provenant du transport du courrier, 1907-1908	25,916 08
Le montant des dépenses du chemin de fer de l'île du Prince-Edouard durant l'exercice se terminant le 31 mars 1908, fut	390,461 83

Nouveaux ateliers à Charlottetown	$299,875 71
Quai à Souris, anse, nouveau coffrage et nivellement en béton	51,159 90
Nouvel outillage à Charlottetown	35,456 00
Addition au matériel roulant, 4 locomotives et 23 wagons à marchandises	73,281 00

Quant aux salaires on les a augmentés au cours de l'exercice commençant le premier avril 1907, comme suit:

Classes d'employés.	Moyenne d'augmentation.
Cantonniers	$4,768
Facteurs de marchandises	394
Aux ouvriers de département	6,160

Si l'on n'avait pas fait ces augmentations, alors, comme je le disais en parlant de l'Intercolonial. l'écart dans les recettes du chemin de fer de l'île du Prince-Edouard aurait été diminué d'autant.

Laissant de côté les opérations des chemins de fer de l'Etat au cours du dernier exercice, je veux établir quelques comparaisons quant à l'administration de cette voie ferrée. Si mon honorable ami de Westmoreland (M. Emmerson) ne trouve pas à redire contre ceux qui attaquent le terrain qu'il a défendu si habilement l'autre soir, je dirai qu'afin de rendre ma déclaration plus claire, il faut absolument que je me serve de quelques-uns des états qu'il nous a présentés récemment. Comment pouvons-nous établir une comparaison? Un écrivain éminent, auteur de l'ouvrage intitulé "Economies of railways" dit:

Le pourcentage du revenu net que l'on consacre aux dépenses d'exploitations, à des obligations et à des dividendes déterminés n'indique pas d'une manière certaine que ces lignes sont administrées avec succès, non plus qu'il n'indique le contraire.

Des causes absolument indépendantes de l'administration peuvent augmenter d'une façon anormale certains chapitres de dépenses, tandis qu'une concurrence ruineuse peut réduire les recettes nettes, de sorte qu'il reste peu ou point de profit à consacrer aux dividendes.

Un tracé avantageux rendra parfois une ligne prospère, malgré la mauvaise administration. D'un autre côté, l'habileté la plus consommée ne pourra sauver un chemin de fer du séquestre

Il n'aurait pu rendre plus clairement la situation s'il eût écrit sur l'Intercolonial, et n'aurait pu mieux exprimer la vérité s'il eût eu cette ligne à l'esprit, en parlant de la très forte concurrence qu'il appelle ruineuse, tant que les voies fluviales sont concernées. Mais je ne me m'attarderai pas sur ce point, je vais établir une comparaison avec d'autres lignes, sur une base qui me paraît juste, afin de montrer qu'en dépit des désavantages résultant de son tracé, de la concurrence des voies fluviales et autres désavantages qui doivent exister dans l'administration d'un chemin de fer de l'Etat, et dont je parlerai dans quelques instants, l'Intercolonial est tout aussi bien administré que la moyenne des chemins de fer au Canada, n'a pas plus d'employés par mille et ne paye pas plus cher pour la somme de travail accompli.

Les dépenses par train-mille sont une base équitable de comparaison, et bien que différents détails, tels que l'état de la voie et les doubles voies entrent en ligne de compte, le fort volume de trafic apporté par l'excellence de la voie et les doubles voies contrebalance généralement ces derniers à un degré tel que la comparaison par train-mille devient applicable. La moyenne du coût par train-mille en 1907-1908, à l'exclusion de l'intérêt, des gages réguliers et de l'outillage a été la suivante sur les principaux chemins de fer au Canada.

	1907.	1908.
Ensemble des réseaux..	1.381	1.364
Le Pacifique-Canadien..	1.45	1.493
Le Canadian-Northern...	1.551	1.480
Le Grand-Tronc..	1.267	1.154
Le Témiskaming au nord d'Ont...	1.599	1.592
L'Intercolonial...	1.193	1.295

Le seul chemin de fer qui fait meilleur figure que l'Intercolonial sous le rapport des dépenses par train-mille au Canada est le Grand-Tronc, et l'Intercolonial accuse bien moins de dépenses de ce chef que les dépenses normales et que la moyenne des lignes canadiennes au Canada.

Une autre comparaison qui a sa signification est le coût de l'entretien du matériel roulant par mille de circulation. Je vais donner cet état en trois tableaux indiquant le coût par mille de locomotive, de wagons-voyageurs et de fourgons à marchandises Les proportions sont les suivantes:

	Loco. mille. cents.	Voya. mille. cents.	Fourg. mille. cents.
Pac.-Canadien..	.0772	.0176	.0105
Le Can.-Northern..	.1235	.0137	.0066
Grand-Tronc...	.0712	.0106	.0078
Le Timiskaming au nord d'Ontario..	.0633	.0202	.0117
L'Intercolonial..	.0845	.0191	.0106

Il est évident par ces chiffres que l'exploitation de l'Intercolonial sous ce rapport n'est pas extravagante, et qu'elle est très normale.

Une autre preuve est l'entretien des voies et des travaux d'art basé sur la comparaison de la circulation exprimée par train-mille. Voici l'état comparatif de chaque ligne:

	Cents.
Le Pacifique-Canadien..	.2997
Le Canadian-Northern...	.3307
Le Grand-Tronc..	.2007
Le Timiskaming au nord d'Ontario.. ..	.2803
L'Intercolonial..	.2400

Ici encore, le Grand-Tronc seul coûte moins cher que l'Intercolonial sous ce rapport. Le Grand-Tronc même acuse un tant soit peu meilleur résultat que l'Intercolonial.

Prenons l'entretien du matériel roulant par année. Ceux qui sont familiers avec cette question, savent qu'il est un degré d'efficacité au-dessous duquel l'exploitation n'est plus sûre. En s'en éloignant, le matériel roulant se détériore.

M. J. A. CURRIE: Où avez-vous puisé vos chiffres concernant les dépenses par train-mille?

L'hon. M. GRAHAM: Tous les ans, les chemins de fer envoient un état; vous pouvez, d'ailleurs, vous les procurer d'autres sources autorisées. Nous pouvons établir, d'après ces états, les dépenses par train-mille, mais nous les obtenons aussi bien d'autres sources. L'authenticité de ces chiffres n'offre aucun doute possible.

M. G. P. GRAHAM.

M. J. A. CURRIE: Ces chiffres représentent-ils les dépenses par train-mille ou par tonne de train-mille?

L'hon. M. GRAHAM: La comparaison que je fais a trait au matériel roulant et à l'entretien des voies, et non aux dépenses par tonne-mille. J'en parlerai peut-être plus loin. Voici un tableau de ces chiffres:

	Par année. Locomotive.	Par année. Wagon-voyageur.	Par année. Fourgons.
Normal..	$2,000 00	$600 00	$45 00
Canadian Pacific Ry..	2,444 63	985 21	75 19
Canadian Northern Ry.	2,388 69	639 48	37 09
Grand Trunk Ry.. ..	1,833 53	447 54	47 90
Temiskaming and N. O. Ry..	1,580 00	417 80	34 84
Intercolonial Ry.. ...	2,083 29	710 10	53 28

Il est évident, par ce qui précède, que l'Intercolonail dépense suffisamment pour maintenir le degré d'efficacité voulu, et comme ces montants proviennent des recettes, c'est une preuve que nous ne ménageons pas sur le chapitre de l'entretien du matériel roulant, afin de montrer des états satisfaisants à la fin de l'année.

Il est une autre preuve qui a quelque rapport avec l'administration de la ligne, et c'est la proportion en mille des wagons à marchandises chargés et vides. Il n'est pas toujours possible de contrôler ce détail, à cause du mouvement du trafic, mais, pour peu qu'il soit vérifié, il est un indice d'efficacité, et je tiens à donner sous ce rapport, autant que nous avons pu la contrôler, une comparaison entre l'Intercolonial et les autres chemins de fer. On n'y verra certainement pas une preuve de la mauvaise administration de l'Intercolonial. Voici les chiffres:

	Chargé.	Vide.	Vide p. 100.
Pac. Can..	319,507,176	110,373,337	23
Grand-Tronc..	178,722,657	70,788,415	28
Nord-Canadien.. ..	43,837,190	16,978,648	27
Ontario et Témisk..	1,639,951	851,533	34
Intercolonial..	60,532,928	20,952,989	25

Cette comparaison ne place donc pas non plus l'Intercolonial sous un mauvais jour.

Je passerai à une autre question: le nombre des employés par mille de chemin de fer. L'honorable député a traité ce sujet, l'autre soir, et je crois que nos chiffres s'accordent passablement, mais les miens sont peut-être de date plus récente. On a dit dans les journaux que nous avons, je ne me rappelle plus combien de centaines d'employés de trop sur l'Intercolonial. Je ne discuterai pas que certains autres chemins de fer ont réduit leur personnel, mais si nous comparons l'administration de l'Intercolonial avec l'administration des autres lignes, sous le rapport du nombre d'employés par mille, nous ne trouverons rien à critiquer sur la nôtre.

Voici la comparaison pour les deux dernières années:

Par mille de chemin de fer.	1907	1908.
Pacifique Canadien..	7.39	5.68
Grand-Tronc..	7.50	5.52
Nord-Canadien..	3.94	2.85
Ontario et Témiskaming.	5.92	5.51
Intercolonial..	5.72	5.81

L'hon. M. HAGGART: Quels sont ces employés?

L'hon. M. GRAHAM: Tous les employés.

L'hon. M. FOSTER: Depuis le président jusqu'au dernier?

L'hon. M. GRAHAM: Je pourrais difficilement me classer parmi les employés. Depuis le gérant jusqu'au dernier.

L'hon. M. HAGGART: Ne devriez-vous pas, afin d'avoir une comparaison juste, donner la somme d'ouvrage qu'ils font?

L'hon. M. GRAHAM: Ce qui se fait sur la ligne l'indique assez.

L'hon. M. HAGGART: De même que les recettes?

L'hon. M. GRAHAM: J'en viendrai aux recettes avant de terminer. Je veux montrer que nous n'avons pas, comme le prétendent certains journaux, un trop grand nombre d'employés. Ou bien, si nous en avons trop, alors tous les chemins de fer sur le continent sont dans le même cas. Je ferai observer un détail qui surprendra les députés quand je donnerai ces chiffres. Malgré que tous les chemins de fer aient réduit leur effectif par mille en 1908, à cause de la crise commerciale, les chemins de fer exploités par les gouvernements ont conservé à peu près le même nombre d'employés.

M. LENNOX: Les autres lignes n'avaient pas une élection en perspective.

L'hon. M. GRAHAM: Je suis heureux que l'honorable député ait fait cette observation, car mon raisonnement s'applique aussi bien au chemin de fer du Témiskaming et Ontario. J'ai donc raison de dire que l'élection n'a rien eu à voir dans cette question, pas plus dans un cas que dans l'autre.

M. SAM. HUGHES: L'honorable ministre en a-t-il congédié depuis l'élection?

L'hon. M. GRAHAM: Aucun qui n'aurait pas été congédié dans une autre circonstance. Je fais donc observer que le nombre des employés sur les lignes exploitées par les gouvernements est resté stationnaire l'année dernière aussi bien que cette année. Par l'année dernière, je veux dire 1908. Les autres lignes ont congédié, l'an dernier, non moins de 17,608 employés, à cause, sans doute, de la dépression dans le trafic, mais l'Intercolonial n'a pas suivi cet exemple, et le fait de l'élection n'a rien changé à la situation, pas plus, je suppose, que dans le cas du chemin de fer du gouvernement d'Ontario. Il me semble—mais je puis me tromper—que l'on peut, dans un chemin de fer de l'Etat, comme celui-ci, où des milliers d'ouvriers sont employés, établir une légitime distinction entre la manière de traiter ces ouvriers, dans les temps difficiles, et ceux des autres grandes compagnies.

Si nous devions envisager froidement la question, au point de vue de l'administration même, alors il serait sage de congédier autant de monde que possible, de faire comme les autres lignes, et réduire l'effectif des ouvriers le plus possible. Mais par ce moyen, nous ne ferions qu'intensifier le sentiment de panique qui pourrait exister, et contribuer à aggraver les circonstances qui, pour le moment, empêchent les ouvriers de chemin de fer de se procurer du travail pendant leur période de chômage. Je puis me tromper, et il est possible que les administrateurs de chemins de fer me le disent.

Mais je prétends que pendant une crise financière, le Gouvernement commettrait une injustice à l'égard des municipalités et de la partie du pays que traverse le chemin de fer de même qu'à l'égard des employés mêmes, du chemin, si nous suivions l'exemple des autres compagnies de chemins de fer et renvoyions les employés et en les laissant s'arranger du mieux qu'ils peuvent pendant les temps durs. Je ne crois pas que le gouvernement doive faire cela; le gouvernement d'Ontario ne l'a pas fait non plus, et pendant que les compagnies de chemins de fer diminuaient assez considérablement le nombre de leurs employés ces deux gouvernements ont pratiquement conservé leur effectif ordinaire.

M. SAM HUGHES: Pourquoi l'honorable ministre n'a-t-il pas conseillé à ses collègues dans le Gouvernement de suivre cette ligne de conduite dans les autres départements?

L'hon. M. GRAHAM: Ces départements n'ont pas à administrer un chemin de fer où l'ouvrage commande toujours. Un chemin de fer n'est pas une entreprise nouvelle, dans ce cas-ci la question n'était pas de refuser de l'emploi à certaines personnes, mais il s'agissait de renvoyer des employés qui étaient au service de l'Intercolonial depuis des années et qui comptaient sur leur emploi pour gagner leur vie.

J'en arrive maintenant à la question de rapport. J'ai essayé à démontrer, aussi brièvement que possible que l'Intercolonial était administré aussi économiquement que les autres chemins de fer. Mais on me demande alors: Pourquoi l'exploitation de ce chemin de fer ne donne-t-elle pas de profits? Je répondrai que dans mon opinion les voies ferrées traversant pratiquement le même territoire que l'Intercolonial n'ont pas fait un dollar de profit pendant les derniers dix ans. Je crois que si les honorables membres examinent les faits, ils constateront que l'Intercolonial a été dans un état

financier tout aussi bon pendant les sept ou huit dernières années que les autres chemins de fer qui traversent substantiellement la même région, si l'on sépare les recettes de ces raccordements particuliers des autres tronçons de la même compagnie sur le reste du continent.

L'Intercolonial est une ligne isolée, une ligne desservant un territoire restreint, une ligne sans tributaires dans l'ouest; il n'est qu'un long chemin de fer ne vivant que de son seul trafic, bien que voulant bien accepter tout le trafic qu'il peut obtenir d'autres chemins. Il est vrai que nous avons avec la compagnie du Grand-Tronc une convention pour le trafic, mais le Grand-Tronc a ses raccordements à Portland; il en aura d'autres prochainement plus à l'est, et bien que cette compagnie observe les conditions de son marché avec nous elle ne donne pas à l'Intercolonial une seule livre de marchandises qu'elle peut transporter par son propre chemin; elle fait passer tout ce qu'elle peut par sa ligne de Portland, de sorte que si vous voulez comparer l'Intercolonial avec d'autres chemins de fer traversant pratiquement la même région, je n'y ai aucune objection.

En considérant la puissance de rapport du chemin de fer intercolonial, je veux voir d'abord ce qu'il rapporte par train milliaire.

Lorsque nous parlons du train milliaire et du tarif réduit de l'Intercolonial nous voulons dire deux choses: premièrement, que son tarif n'est pas également bas sur toutes les marchandises qu'il transporte, et secondement que la nature de la plus grande part du trafic de l'Intercolonial ne permet d'appliquer le tarif réduit qu'à certaines marchandises. Si le chemin de fer traversait une riche région argentifère, ou plus riche encore au point de vue agricole, ou donnant de bonnes recettes, nous pourrions établir sur l'Intercolonial les mêmes prix moyens de transport que les chemins de fer situés comme le nôtre. La nature supérieure du trafic nous permetterait d'exiger un prix moyen plus élevé par tonne milliaire. Pour bien me faire comprendre, je donnerai les tarifs du chemin de fer du gouvernement d'Ontario, non pas que ces tarifs soient beaucoup plus élevés que les nôtres, si l'on considère seulement les chiffres, mais le type des marchandises transportées est tellement supérieur que ce tarif rapporte en pratique 124 p. 100 en moyenne par tonne milliaire de plus que le trafic de l'Intercolonial. Je désire être bien compris; je ne prétends pas que le tarif du chemin d'Ontario soit trop élevé pour le genre de marchandises qu'il transporte, mais ces marchandises étant d'un type élevé, un tarif ordinaire donne une moyenne de recettes plus élevée que celle que l'on obtient sur l'Intercolonial. Cela explique jusqu'à un certain point les tarifs réduits de l'Intercolonial.

M. G. P. GRAHAM.

Mais il y a une autre explication; c'est la concurrence que fait à l'Intercolonial la route de navigation depuis Sydney jusqu'à Montréal, Québec et autres endroits, et aussi le trans port par eau entre Halifax et Sydney. Il nous faut faire face à cela, mais pour y arriver il faut réduire beaucoup les tarifs, ce qui est d'un grand avantage pour la population des provinces de l'est et du Canada en général. Faisons maintenant la comparaison entre les recettes milliaires des autres chemins avec celles de l'Intercolonial. Voici des chiffres:

RECETTES PAR TRAIN MILLIAIRE.

	1907.	1908.
Ch. de fer Pacifique-Canadien.. ..	$2.279	$2.19
Ch. de fer du Grand-Tronc... ..	1.835	1.664
Ch. de fer Canadian-Northern...	2.41	2.201
Ch. de fer Temiskaming & Northern Ontario..	2.155	1.806
Ch. de fer intercolonial..	1.254	1.238

Ainsi que les honorables membres peuvent le voir il y a un contraste frappant entre la puissance de rapport des autres chemins de fer et celle de l'Intercolonial. Faisons la même comparaison pour les recettes moyennes. Voici les chiffres:

RECETTES MOYENNES.

	Voyageurs par mille.		Marchandises par tonne milliaire, frais de terminus compris.	
	1907.	1908.	1907.	1908.
	cts	cts	cts	cts
Chemin de fer du C. P..	1·844	1·898	0·778	0·749
Chemin de fer du C. N..	2·835	2·381	0·873	0·772
Chemin de fer du G. T..	1·839	1·771	0·672	0·689
Chemin de fer T. & N. O.	2·585	2·588	1·518	1·443
Chemin de fer Intercolo.	1·762	1·845	0·854	0·857
Nouvelles Galles du Sud.	.....	.....	....	2·4

Poussons maintenant cette comparaison un peu plus loin car je veux convaincre la Chambre, si je le puis, que les tarifs de transports sur l'Intercolonial sont bas, et que les recettes continueront à être basses tant que nous transporterons les marchandises à ces prix. Voyons quelle serait les recettes des autres compagnies calculées sur la base des tarifs de transport des marchandises en vigueur sur l'Intercolonial pour l'année 1908. Les tarifs du chemin du Pacifique sont de 28.4 p. 100 plus élevés que ceux de l'Intercolonial. Si ce chemin avait été obligé d'accepter le tarif de l'Intercolonial il aurait subi une perte de $9,587,531 sur le transport seul des marchandises. Le tarif du Canadian Northern est de 34.8 p. 100 plus élevé que celui de l'Intercolonial. Si le tarif de ce chemin avait été le même que celui de l'Intercolonial, l'année der-

nière, il aurait eu une diminution de recettes de $1,760,628. Le tarif du Grand-Tronc est de 18.5 p. 100 plus élevé que celui de l'Intercolonial, et ce chemin aurait perdu $2,969,703 l'année dernière si son tarif avait été le même que le nôtre. Le Temiskaming et Northern Ontario a un tarif de 149.7 plus élevé que l'Intercolonial et s'il avait adopté notre tarif il aurait perdu $166,462 dans le cours de l'année dernière. Je crois que les prix de transport des voyageurs sur l'Intercolonial sont raisonnables. Ils sont à peu près les mêmes en moyenne que ceux du Pacifique, un peu plus élevés que ceux du Grand-Tronc, 23 p. 100 plus bas que ceux du Canadian Northern, et 24 p. 100 plus bas que ceux du Temiskaming et Northern Ontario.

On a dit, et cela a été un sujet de plaintes en certains lieux, que le chemin de fer intercolonial a causé du tort aux provinces qu'il traverse. Des journaux ont discuté la question, et je l'ai entendu discuter aussi par des personnes intéressées qui ont dit que dans les années passées, l'Intercolonial avait été un fardeau pour les Provinces maritimes et la province de Québec. Je ne suis pas bien certain, mais je suis porté à croire qu'un examen sérieux des chiffres et des conditions ne justifiraient pas cette prétention.

Prenons d'abord la province du Nouveau-Brunswick. Il y a dans cette province 440 milles du chemin de fer canadien du Pacifique, 565 milles d'autres chemins de fer, et 503 milles de l'Intercolonial soit environ un tiers; beaucoup de ces chemins de fer appartiennent à des compagnies, mais celui du Gouvernement ne représente qu'un tiers de la longueur totale de voies ferrées dans la province; de sorte que si des torts ont été causés, si la population a souffert de la manière dont elle a été traitée, on ne peut imputer qu'un tiers de cette injustice qu'au chemin de fer du Gouvernement.

Prenons maintenant la Nouvelle-Ecosse. L'Intercolonial n'est pas le seul chemin de fer qui traverse la Nouvelle-Ecosse. Il y a le chemin de fer Mackenzie et Mann avec 435 milles, d'autres chemins de fer avec 395 milles, et l'Intercolonial 485 milles. Encore ici le chemin de fer de l'Etat n'a que le tiers du parcours des autres chemins de fer dans la province de la Nouvelle-Ecosse, et je n'admets aucunement que l'existence d'un chemin de fer appartenant à l'Etat, ou exploité par l'Etat, nuise à aucune partie du Canada. Il est vrai que les conditions ont changé, et je discuterai ce côté de la question un peu plus tard. Les conditions ont changé, et ce qui était profitable à un chemin de fer de l'Etat ou d'une compagnie particulière il y a quelques années ne l'est plus aujourd'hui. Les compagnies se sont réveillées et se sont mises en mesure de répondre aux demanades croissantes des temps présents. Il faut donc que le Gouvernement fasse la même chose pour son chemin, si nous voulons lui conserver le rang qu'il a occupé ou qu'il devrait occuper dans le trafic des transports du pays.

Je veux revenir maintenant sur un sujet que mon honorable ami a traité l'autre soir, à savoir l'argent dépensé par le Gouvernement sur les chemins de fer de l'Etat. On a beaucoup critiqué au sujet de ce que nous dépensons pour l'Intercolonial. On aurait droit de nous critiquer si nous accordions à une partie du pays des faveurs que nous n'accordons pas a d'autres, si nous dépensions l'argent du pays sur le chemin de fer de l'Etat seulement, et si nous n'aidions pas aux autres chemins de fer dans le Canada; mais c'est un fait notoire qu'il n'y a pas une partie du Canada qui n'ait pas reçu et qui ne reçoive pas encore aujourd'hui des millions de dollars de l'argent du peuple, pour les mettre en état de donner à la population du Canada des moyens de transport plus façiles et meilleurs. Je vais citer quelques chiffres et je dirai a mon honorable ami d'Hamilton-est (M. Barker) que ces calculs sont faits sur la base de $5.00 l'acre:

La somme totale distribuée comme aide à la construction de chemins de fer dans le pays, jusqu'au 30 juin 1908 est comme suit:

De la Puissance du Canada .. ..=	$31,864,074
Des provinces.. .. ..=	35,191,415
Des municipalités.. .. ..=	17,430,945
Faisant un total de..	$185,671,736
Aide additionnelle en terres, s'élevant à:	
De la Puissance du Canada.. .. ..=	31,864,074
Des provinces.. .. ..=	20,420,109
Total.. .. ..=	$ 52,284,183

Si nous mettons la valeur moyenne des terres à $5 de l'acre, ce qui est une évaluation modérée, nous arrivons à la somme de $261,420,915, faisant un grand total en terres et en espèces de $447,092,651. Sur cette somme la compagnie du Pacifique-Canadien et ses embranchements ont reçu:

Du gouvernement fédéral.. .. ..$	50,072,980 69
Des gouvernements provinciaux.	12,617,536 79
Des municipalités..	5,214,267 35
Total en argent..	$67,904,884 83
Octrois de terres, 26,816,202 acres à $5 l'acre..	134,081,010 00
Valeur équivalente en argent....	$201,985,894 83

La compagnie du chemin de fer canadien du Nord et les compagnies connexes, y compris les lignes de Québec, de la Nouvelle-Ecosse, et celles de Québec et d'Ontario:

Du gouvernement fédéral... .. ..$	7,488,710 86
Du gouvernement provincial.. ..	9,649,297 59
Des municipalités..	174,000 00
Totalité, en argent, etc.. ..$	17,312,008 45
Concessions en terres de 5,047,872 acres à $5 l'acre.. .. .. =	$25,239,360 00
Valeur équivalant à.. .. .. .. =	$42,551,368 45

Le réseau du Grand-Tronc et compagnies connexes:

Du gouvernement fédéral...	$17,277,465 33
Du gouvernement provincial... ..	3,000,406 59
Des municipalités..	5,305,727 37
Souscription des municipalités aux actions...	440,000 00
Total en argent.. .. .. .. =	$26,023,599 29

L'hon. M. FOSTER: Les chiffres relatifs à la compagnie du Grand-Tronc englobent-ils toute la dette de cette compagnie?

L'hon. M. GRAHAM: Je le suppose, mais je ne saurais l'affirmer positivement. Je me suis informé du mode de répartition de ces deniers parmi les autres compagnies. Les chiffres que j'ai donnés ne totalisent pas le montant que j'ai mentionné, en bloc. Seulement j'ai donné les chiffres afférents aux trois plus importantes compagnies de chemins de fer. En outre, je le répète, nous avons accordé, sous forme d'obligations garanties, notre concours financier à différentes compagnies de chemins de fer, et cela jusqu'à concurrence de sommes très élevées. En outre, nous construisons actuellement une importante section du réseau transcontinental et le Grand-Tronc-Pacifique dépense qui ne figure pas dans ces chiffres. Collectivement nous avons versé des millions de dollars puisés dans la caisse publique, dans le seul but de doter le pays de communications par voie ferrée.

L'hon. M. EMMERSON: Nous avons fait des emprunts et nous nous proposons d'en faire d'autres.

L'hon. M. GRAHAM : Nous avons fait preuve de libéralité au Canada, et si nous avons déployé pareille générosité à l'endroit des compagnies de chemins de fer, ce n'est ni parce que nous tenions à venir en aide à ces compagnies, ni parce que nous jugions utile de coopérer à la création de vastes corporations, non, cette générosité tient à une autre cause et la voici: l'opinion du pays, telle qu'exprimée et traduite ici même par les représentants du peuple, depuis nombre d'années, c'est que subventionner les chemins de fer, c'est venir en aide à nos populations elles-mêmes, en leur aidant à obtenir de meilleurs prix pour leurs produits sur les marchés mondiaux. En pareille circonstance, il faudrait se garder de soulever autant d'objections captieuses, quand on nous demande d'exécuter certaines dépenses pour un chemin de fer de l'Etat. J'ai encore une ou deux observations à présenter. Quelqu'un a dit, quelque part, à un certain moment, qu'il conviendrait de clore le compte de nos frais de premier établissement pour l'Intercolonial. Eh! bien, monsieur l'Orateur, pareil système, comme l'a observé le "Journal", de Wall Street, serait synonyme de marasme dans l'exploitation des chemins de fer et aboutirait à leur déchéance.

L'hon. JOHN HAGGART : Quel est l'auteur de cette affirmation? Je n'ai jamais entendu personne la formuler.

L'hon. M. GRAHAM: J'ai entendu formuler cette observation. Je n'en attribue pas la paternité à l'ex-ministre des chemins de fer. J'ai entendu prononcer ces paroles quelque part, par quelqu'un, à certaine date.

L'hon. JOHN HAGGART : Je n'y étais pas.

L'hon. M. GRAHAM: Mes observations ne visent nullement l'ex-ministre. Si quelqu'un a exprimé cette opinion erronée—servons-nous de cette expréssion, si l'honorable député l'a pour agréable—je lui ferai observer qu'au cours de l'année dernière, les autres compagnies n'ont pas clos leur compte des frais de premier établissement, bien qu'elles aient eu recours à des moyens détournés, pour exécuter les dépenses imputables sur le capital. Signalons ici quelques-unes des méthodes adoptées par certaines compagnies. Eu égard à la panique financière régnant aux Etats-Unis la plus stricte économie s'imposait à ces compagnies de chemins de fer, en matière d'exécution de dépenses; cependant, pour faire face à des obligations d'urgence, les compagnies dont les noms suivent ont émis des billets à brève échéance pour les montants que voici:

Boston et Maine..	$ 7,000,000
Erié..	5,500,000
Delaware et Hudson..	6,000,000
Missouri-Pacifique..	6,000,000
New-York, New-Haven et Hartford.	8,320,000
Wheeling et lac Erié..	8,000,000
Chicago Great Western..	3,300,000
Chicago, Rock-Island et Pacifique.	6,000,000
Batlimore et Ohio..	11,600,000
Le réseau de Pennsylvanie a émis des billets collatéraux pour 3 ans à 5 p. 100, pour..	60,000,000
Le chemin de fer canadien du Pacifique a émis, en 1906-1907, des actions ordinaires, au pair, jusqu'à concurrence de..	15,684,810

Il y a quelques mois, la compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique a obtenu l'autorisation de faire l'émission de $50,000,000 d'actions.

Augmentation des actions privilégiées, pour l'année 1907-1908.. ..	$4,866,666
Accroissement des obligations, pour la même période..	8,668,498

La compagnie du chemin de fer du sud ("Southern Railway Company") d'environ 7,548 milles de longueur, a ajouté à sa dépense imputable sur le capital la somme de $76,000,000, au cours des quatre années écoulées pour travaux d'amélioration exécutés sur le réseau existant, les têtes de ligne et pour un nouvel outillage.

Nombre d'autres grands réseaux de che-

mins de fer ont également exécuté de fortes dépenses imputables sur le compte du capital, en obéissance à cette loi universelle qui veut que " ne pas avancer c'est reculer ".

Au demeurant, quel que soit le mode adopté pour se procurer des capitaux, il est une chose absolument nécessaire : pour qu'un chemin de fer vive, il faut annuellement exécuter certaines dépenses, afin d'améliorer le service du trafic-marchandises; sans cela, ces facilités manqueront et le chemin de fer sera fatalement voué à la déchéance.

Je tiens à disuter une autre question qui est souvent venue sur le tapis, et je veux qu'il soit bien compris que je ne me place nullement au point de vue des intérêts de clocher. On a souvent établi la comparaison entre les dépenses effectuées pour le réseau des canaux et les dépenses afférentes au réseau de l'Intercolonial. L'opinion que je vais exprimer paraîtra peut-être sectionnelle, mais je ferai observer qu'à l'époque de l'inauguration de la confédération, nombre de gens ont tiré une conclusion qui, on l'avouera franchement, se dégage de tous les débats qui se déroulèrent à cette époque: c'est que l'Intercolonial devait être construit, d'après un certain tracé, et cela afin de contrebalancer les réseaux de canaux construits dans d'autres parties du pays. Bien que cette opinion puisse paraître s'inspirer des intérêts de clocher, je tiens à bien mettre en lumière cette comparaison et à faire observer à la Chambre qu'après tout, il n'existe guère de divergence entre nous relativement à la prétention que l'Intercolonial doit servir de grande route publique à une certaine partie du Canada, et remplir ainsi la fonction que le réseau des canaux exerce pour une autre partie du Canada.

Tout ce qui tend à donner plus de valeur à ce système mérite d'obtenir le concours financier de l'Etat. Ce principe une fois posé, établissons quelques comparaisons. Les chiffres que je vais citer sont les plus récents qu'il m'ait été possible de me procurer. Jusqu'à la fin du dernier exercice, les frais de premier établissement effectués pour l'Intercolonial et les chemins de fer de l'île du Prince-Edouard—et j'inclus les deux réseaux, afin que la comparaison soit plus loyale—s'élevaient à la somme de $94,825,192.94. La dépense globale imputable sur le compte du capital, exécutée pour le réseau des canaux, s'élève à $93,457,874.28. On le voit, la dépense effectuée sur les chemins de fer de l'Etat et sur le réseau des canaux est à peu près similaire. Voici maintenant les chiffres pour l'exercice terminé le 31 mars 1908. La dépense exécutée pour les canaux est de $3,221,984.73 et se répartit ainsi:

Imputable sur le compte du capital	$ 1,723,156 07
Imputable sur le compte du revenu	508,010 19
Personnel du service d'entretien	556,902 83
Réfections	433,915 64

Laissant de côté les recettes perçues à titre de redevances pour affermage de forces hydrauliques se rattachant à ces canaux, nous constatons que le découvert résultant de l'exploitation des canaux serait de $1,498,828.66. Mais je désire défalquer de cette somme les recettes provenant de l'affermage des forces hydrauliques, à savoir $1,144,882.13, ce qui porte le coût de l'exploitation des canaux, l'année dernière, à $1,333,946.53. Faisons un autre calcul dans lequel entrera l'intérêt. Je veux établir la comparaison pour les derniers douze mois, relativement au coût des canaux et des chemins de fer exploités par l'Etat.

M. STRATTON: Relativement à l'exploitation des deux réseaux?

L'hon. M. GRAHAM: Non; si nous envisagions séparément la question de l'exploitation, le budget de l'Intercolonial se solderait par une plus-value d'environ $1,500,000. Mais je me propose de prendre l'intérêt afférent à un exercice, pour la dépense des canaux et l'intérêt d'un an, pour frais de premier établissement des chemins de fer d'Etat. Nous nous ferons ainsi une idée de la situation financière du dernier exercice. Si je tiens compte de l'intérêt de 3 p. 100 relatif aux dépenses des chemins de fer d'Etat, je constate qu'ils s'élèvent à $2,844,755.78. Pour les canaux, cette dépense représente $2,803,736.22 ; l'écart en faveur des canaux à l'encontre des chemins de fer de l'Etat, étant de $41,019.55, pour l'intérêt seul, au cours du dernier exercice.

L'hon. M. EMMERSON:Vous faites entrer dans vos calculs les chemins de fer de l'île du Prince-Edouard?

L'hon. M. GRAHAM: Oui, les chemins de fer de l'île du Prince-Edouard figurent dans ces calculs. Ensuite, si prenant cet item de $41,000, défavorable aux chemins de fer dans le service de l'intérêt, je le défalque de la somme de $1,353,946.53 représentant le déficit net des canaux, je constate une dépense de $1,312,927. Si nous nous en tenions là, il faudrait conclure qu'au cours d'un seul exercice, la dépense favorable aux chemins de fer de l'Etat, y compris l'intérêt et la gestion, serait de $1,312,927, mais cela ne serait guère loyal. Au cours du même exercice, le budget des chemins de fer de l'Etat a accusé une moins-value de $79,244.69, et cette somme déduite, si nous établissons la comparaison entre la dépense exécutée sur les canaux, avec la dépense afférente au réseau de l'Intercolonial, nous constaterons que la dépense effectuée pour les canaux canadiens a dépassé de $1,233,683 celle exécutée pour l'Intercolonial. C'est là, en un certain sens, une manière de voir sectionnelle, et je ne veux pas m'en tenir à ce point de vue. Je pose en principe que l'Intercolonial est un chemin de fer d'utilité publique au Canada et que les canaux sont également d'utilité

publique au pays. C'est à la lumière de ce principe que je veux envisager ces deux propositions; mais si je me suis donné la peine d'établir la dépense imputable sur le compte du capital, exécutée au cours d'un exercice, sur les canaux et sur le réseau de l'Intercolonial, c'est afin de faire comprendre à ceux de nos concitoyens qui ne demeurent pas sur le parcours de l'Intercolonial comment on envisage ces deux propositions, parmi les populations maritimes et dans une partie de la province de Québec. Les citoyens des Provinces maritimes prétendent, et à bon droit, que cette comparaison a été établie, à l'époque de leur admission au sein de la confédération.

J'aborde une autre question qui offre un aussi vif intérêt mais qui n'est pas aussi consolante. Jusqu'ici, je me suis borné à des observations sur la question des recettes de l'Intercolonial, pour l'exercice 1907-1908. Les chiffres afférents à l'exercice qui se terminera, le 31 mars courant, ne figurent pas dans le rapport, mais je tiens à y faire une courte allusion.

M. R. L. BORDEN: Avant que le ministre passe à un autre sujet, je désire lui poser une question sur un sujet que je n'ai pas encore bien saisi: comment se fait-il que ces données statistiques soient si brillantes et que le résultat soit si médiocre?

L'hon. M. GRAHAM: Les statistiques sont très belles et très exactes et les résultats mauvais parce que les tarifs sont de beaucoup inférieurs à ceux de tout autre chemin de fer au Canada; il en résulte que nous n'en retirons pas de revenu.

M. R. L. BORDEN: C'est simplement une question de tarif.

L'hon. M. GRAHAM: C'est en grande partie dû au tarif et à l'état des choses. Dans une correspondance publiée par des journaux, j'ai constaté que l'auteur disait: Il est vrai que le tarif de l'Intercolonial est moins élevé, mais il ne l'est que d'un cinquième de cent par mille et par tonne. Or il ne savait pas, ou il ne se rendait pas compte que cette faible quantité par mille et par tonne se traduisait pour l'Intercolonial, par une perte annuelle de $2,000,000.

Si vous augmentiez le tarif d'un cinquième de cent par tonne et par mille sur le transport des marchandises par l'Intercolonial, vous auriez, au lieu du déficit de cette année, un surplus très grand et très satisfaisant. En admettant qu'il y ait des défauts et des lacunes dans l'administration des chemins de fer de l'Etat, comme vous en constaterez dans toutes les entreprises de chemins de fer, le véritable motif qui a empêché l'Intercolonial de se tenir à la hauteur, c'est parce qu'il donne au public du pays des tarifs beaucoup plus bas qu'aucune autre compagnie de chemin de fer en Amérique.

M. G. P. GRAHAM.

Quant au déficit, tout député qui a étudié la question durant les quelques mois qui viennent de s'écouler, sait parfaitement que toute diminution du commerce du pays affecte plus rapidement et d'une façon plus positive le trafic des chemins de fer qu'aucune autre institution. Tout le trafic du pays, tous les produits du pays, toutes les marchandises qui entrent, toutes les marchandises qui sortent, tous les produits des manufactures, tous les produits de la ferme, tous les produits des mines, tous les produits des pêcheries et tous les produits des forêts doivent être véhiculés par quelque chemin de fer ou par un autre mode de transport. Quand les affaires du pays se relâchent, les chemins de fer et les compagnies de transport en ressentent le contrecoup d'une manière plus sensible. Durant les deux années dernières toutes les compagnies de chemins de fer ont souffert énormément. L'an dernier, j'ai fait une déclaration à la Chambre. A la fin de janvier, l'Intercolonial avait un assez joli surplus, mais le trafic tomba si rapidement que le 31 mars il avait été réduit à $16,000.

Le trafic a baissé de mois en mois et l'année dernière, au lieu de s'améliorer, la situation a empiré. Sans doute le trafic a diminué également sur les autres lignes, mais elles ont pu maintenir leurs dépenses au niveau du montant de leurs recettes, en renvoyant un grand nombre d'employés, ce que nous n'avons pas fait sur l'Intercolonial. Les dépenses de l'Intercolonial, en raison de l'augmentation des salaires et du coût du matériel, sont plus élevées qu'elles ne l'étaient il y a un an, bien que le trafic soit moindre.

Comment se fait-il que le Pacifique-Canadien durant la semaine passée, ou les deux semaines écoulées, ait présenté un record remarquable? C'est que, monsieur l'Orateur, le Pacifique-Canadien est une ligne d'entier parcours et son record hebdomadaire a été obtenu par suite du transport du grain qui vient de l'ouest. L'Intercolonial ne participe pas au trafic du grain venant de l'Ouest et je crains qu'il n'en ait jamais, tant qu'il ne sera pas accroché à quelque ligne transcontinental et qu'on ne l'utilisera pas comme débouché de quelque réseau de chemin de fer s'étendant d'une extrémité à l'autre du Canada. J'ai une tendance à croire que le mouvement de l'Intercolonial ne se relèvera pas, tant que le trafic produit par les importations reçues en échange de la récolte de cette année n'aura pas commencé à venir et qu'une partie n'aura pas pris la voie de l'Intercolonial pour le transport de l'est vers l'ouest.

Passagers..	$169,878 97	diminution.
Marchandises..	567,151 39	"
Divers..	199,564 83	augmentation.
Diminution nette des revenus....	537,465 53	
Déficit net..	436,854 24	

L'hon. M. HAGGART: Quel est le montant des dépenses factices au compte capital?

L'hon. M. GRAHAM: Je donne simplement à la Chambre un sommaire des résultats de l'exploitation de l'Intercolonial pendant l'année dernière; je n'ai pas ici les renseignements relatifs au capital.

L'hon. M. HAGGART: Le ministre reçoit chaque mois de Moncton un rapport donnant la dépense portée au compte capital avec celle du compte revenu et il devrait pouvoir nous donner le renseignement.

L'hon. M. GRAHAM: Je le donnerai au comité des subsides. Je communique simplement les résultats nets du chemin de fer pendant neuf mois.

L'hon. M. FOSTER: Vous ne pouvez pas donner les résultats nets sans avoir la dépense du compte capital et celle du revenu.

L'hon. M. GRAHAM: Je donne ce que j'ai l'intention de donner; je donne les résultats nets des recettes et des dépenses du chemin de fer.

L'hon. M. FOSTER: Si l'on doit établir une comparaison, le ministre devrait donner la dépense portée au compte capital jusqu'au 31 décembre. Cela a certainement rapport à la question.

L'hon. M. GRAHAM: Cela n'a aucun rapport avec la question que je traite maintenant; il n'en sera pas de même quand nous siégerons en comité.

L'hon. M. FOSTER: Le ministre refuse-t-il de donner maintenant le renseignement?

L'hon. M. GRAHAM: Je ne refuse pas du tout de donner un renseignement de cette nature-ici.

L'hon. M. FOSTER: Alors nous ne connaissons pas du tout le déficit.

L'hon. M. GRAHAM: Ce que je fais maintenant n'a aucun rapport avec des déficits. Mon honorable ami a été si accoutumé aux déficits toute sa vie, que les déficits hantent son cerveau.

L'hon. M. FOSTER: Ce n'est pas nécessaire que le ministre perde son sang-froid. Mon honorable ami (M. Haggart) n'a-t-il pas posé une question raisonnable en demandant quelle était la dépense portée au compte capital?

L'hon. M. GRAHAM: Parfaitement raisonnable.

L'hon. M. FOSTER: Alors pourquoi le ministre ne la donne-t-il pas ou, s'il ne peut pas le faire, il n'a pas besoin de se fâcher.

L'hon. M. GRAHAM: Je ne me suis pas fâché avec l'honorable député (M. Haggart) parce qu'il m'a posé une question raisonnable à laquelle j'ai fait une bonne réponse et il a été satisfait.

L'hon. M. FOSTER: Ma question était-elle de mauvaise foi?

L'hon. M. GRAHAM: L'honorable député (M. Haggart) ne m'a pas accusé de lui refuser un renseignement. Je n'ai pas l'habitude de refuser à la Chambre tous les renseignements que je peux lui donner, autant que possible, et je ne crois pas qu'il soit juste de m'accuser de cette manière. Précisément en ce moment je donne les recettes et les dépenses de neuf mois, qui n'ont pas encore été publiées et les dépenses à compte capital n'ont aucun rapport avec la question que je traite maintenant, Quand nous serons en comité, l'honorable député (M. Foster) pourra me critiquer autant qu'il lui plaira, mais il n'a aucun droit d'insinuer que je m'efforce de cacher des renseignements. S'il prononçait un discours à la Chambre et si je portais contre lui une accusation de ce genre, il penserait que je suis très malappris.

L'hon. M. FOSTER: Mon honorable ami veut-il me permettre une observation?

L'hon. M. GRAHAM: Absolument.

L'hon. M. FOSTER: Quand le ministre des Finances prononce son discours sur le budget, il donne son bilan du revenu et des dépenses et il l'accompagne immédiatement de l'exposé de la dépense à compte du capital. Si cela ne se faisait pas ainsi, nous n'aurions aucune idée de la véritable situation financière du pays.

J'ai laissé entendre que nous ne pouvons pas connaître la véritable situation de l'Intercolonial si nous n'avons pas l'exposé de la dépense à compte du capital et quand je demande ce renseignement, mon honorable ami s'échappe par la tangente.

L'hon. M. GRAHAM: Vôtre honorable ami ne s'échappe pas du tout; mon honorable ami se trompe sur ce point. J'ai l'intention de donner seulement à la Chambre les recettes et les dépenses à compte du capital et mon cas est absolument différent de celui du ministre des Finances quand il fait son discours du budget. Je n'aime pas que l'on insinue que je refuse de donner des renseignements et la Chambre admettra que telle n'est pas mon habitude.

L'hon. M. FOSTER: Alors le ministre donnera le renseignement?

L'hon. M. GRAHAM: Je demanderai le renseignement pour mon honorable ami et il pourra être discuté en séance du comité, c'est l'endroit convenable pour en faire la discussion. Maintenant que nous sommes

d'accord, j'espère qu'il me sera permis de continuer?

Il existe certaines difficultés du fait qu'un gouvernement exploite un chemin de fer et je ne veux pas essayer d'amoindrir ces difficultés. Je désire en appeler sur un ou deux points pratiques aux honorables députés qui sont nouveaux en cette Chambre et dont les esprits n'ont pas été influencés en prenant part à des discussions sur l'Intercolonial en se plaçant au point de vue politique.

D'abord, la méthode adoptée par la Chambre et le Parlement—je ne me plains pas de cette méthode—en vue d'obliger l'Intercolonial à publier et à répandre largement dans le pays tous les plus petits chapitres consacrés aux dépenses, n'est pas juste pour le chemin de fer. Il n'y a pas un autre chemin de fer sur le continent américain dont la dépense soit ainsi mise publiquement au jour. J'ai pu me procurer des rapports d'autres chemins de fer et je signale le fait que l'Intercolonial est traité avec désavantage dans ses achats de matériel et de fournitures parce que chaque négociant du Canada et peut-être du continent est en état de savoir exactement ce que nous avons acheté l'an dernier et ce que nous avons payé pour nos achats. Les membres de la Chambre doivent avoir ces renseignements de la façon la plus complète possible, mais je déclare que c'est un désavantage pour le Gouvernement, propriétaire de chemin de fer, que chaque commerçant du pays, pour toutes les variétés de fournitures dont le chemin de fer a besoin, ait aujourd'hui en sa possession le nombre de livres ou de verges ou de tonnes que nous avons achetées l'an dernier, le nom de celui chez qui nous les avons achetées et quel montant nous avons payé pour ces acquisitions. C'est regrettable, mais c'est un fait que les commerçants établis par tout le Canada ont des ententes. John sait aujourd'hui ce que Smith a reçu pour les marchandises qu'il a vendues à l'Intercolonial. Il sait ce que l'Intercolonial a acheté et payé l'an dernier. Au courant de cette information, les deux marchands se concertent et si le prix de l'an dernier est trop bas, alors peu importe le nombre d'annonces que nous pouvons publier pour obtenir des soumissions, nous ne pouvons pas avoir un prix inférieur à celui qu'ils ont décidé entre eux de nous imposer. Le Grand-Tronc peut s'adresser à une compagnie ou à un marchand et lui dire: Nous désirons toutes ces marchandises.

Puis le fournisseur n'observe pas aussi scrupuleusement les ententes conclues avec d'autres fournisseurs qu'il le fait quand toutes les conditions ont été couchées par écrit et rendues publiques. Aucun fournisseur ne voudra accepter du Gouvernement un prix inférieur à celui qu'il avait été convenu entre lui et les autres fournisseurs d'exiger pour une marchandise; car il sait

M. G. P. GRAHAM.

que le prix qu'il en obtiendra sera porté à la connaissance de ses concurrents dès la publication du rapport de l'auditeur général. Ce désavantage n'existe pour aucun autre chemin de fer, et aucun autre ne voudrait s'y soumettre.

Il est un autre désavantage dont la gravité sautera aux yeux de tout homme pratique. La compagnie du Grand-Tronc, ou celle du Pacifique-Canadien, s'adressera à un fournisseur important qui dans le cours de l'année aura peut-être beaucoup de marchandises à expédier. Les fonctionnaires de cette compagnie lui diront: Nous avons besoin de telle ou telle quantité de marchandises de telle ou telle nature, à quel prix nous vendrez-vous ces marchandises? Le marchand est tenu de les vendre un prix raisonnable. Il n'est pas fait d'appel de soumissions, mais les marchandises sont obtenues à un prix équitable, et il est entendu d'autre part que cette maison expédiera ces marchandises par le chemin de fer de la compagnie contractante. Sous le régime de l'appel de soumissions, nous sommes tenus de recourir à la publicité et d'accepter l'offre du soumissionnaire pour la somme la plus basse. Par suite, il arrive que nous achetions de grandes quantités de marchandises de gens qui n'expédient jamais rien par notre chemin de fer; et même, pour nous punir d'avoir acheté de ces gens, leurs concurrents cessent d'expédier par notre ligne, et ces concurrents, qui avaient demandé un prix plus élevé, bien que modéré, auraient peut-être d'autre part expédié par notre chemin de fer de grandes quantités de marchandises. L'appel de soumissions est très bien en théorie, mais dans l'exploitation d'un chemin de fer, c'est un désavantage, comme je l'ai dit, que la publicité donnée à toutes les stipulations du marché, et c'est un désavantage aussi que l'obligation d'acheter du soumissionnaire pour la somme la plus basse, sans tenir compte de la somme que le chemin de fer peut perdre sous forme de frais de transport dont le soumissionnaire malheureux gratifiera à l'avenir une compagnie rivale.

J'aborde maintenant la discussion d'une autre question traitée par l'honorable membre, l'autre soir. C'est un état de choses auquel nous ne saurions nous soustraire, et je me propose de l'aborder sans crainte ni hésitation. Il est possible que je me trompe, mais je donne mon opinion pour ce qu'elle vaut. Je l'ai déjà dit, le Grand-Tronc-Pacifique aura bientôt sa ligne traversant de part en part les Provinces maritimes; déjà le Pacifique-Canadien y a la sienne. S'il n'est conclu quelque arrangement qui fasse de l'Intercolonial l'exutoire de quelque ligne transcontinentale, ce chemin de fer ne sera jamais à l'avenir autre chose qu'un chemin de fer d'intérêt local, et le trafic local n'aura jamais assez d'im-

portance pour en permettre l'exploitation à bénéfice. Telle est mon opinion. Les conditions ont changé dans le cours des années; il fut un temps où l'Intercolonial monopolisait tous les transports des Provinces maritimes; tout ce qui passait par Montréal, Québec ou Lévis, à destination des Provinces maritimes, devait être transporté par l'Intercolonial, et nous monopolisions ce trafic, qu'il fût de plein parcours, ou qu'il fût à provenance des Provinces maritimes. Mais aujourd hui, nous avons le Pacifique-Canadien, et bientôt nous aurons le Grand-Tronc-Pacifique, et ces grands chemins de fer, alimentés par leurs deux lignes principales, et ayant à alimenter ces deux lignes principales, se réserveront le plus possible du trafic qui leur écherra. Cela veut dire qu'elles ne nous transmettront aucun trafic de plein parcours. Si l'Intercolonial doit être maintenu en bon état d'exploitation, s'il doit être exploité à bénéfice, dans l'intérêt public, il va falloir le rattacher à une ligne transcontinentale de l'Ouest, qui lui transmettra le trafic à destination de l'Est, et à laquelle il transmettra le trafic à destination de l'Ouest.

Cela m'amène à la question des embranchements, question d'un vif intérêt pour toute la population canadienne. Je le répète, mes opinions peuvent être erronées, mais je les crois bien fondées. Afin d'éviter toute erreur quant à mon attitude sur cette question, et de crainte de dire quelque chose qui n'exprime pas pleinement ma pensée, je me permettrai, si la Chambre m'y autorise, de lire les quelques lignes couchées sur cette feuille.

Cette question des embranchements exige une prompte solution, car il n'est pas besoin d'être grand clerc en matière de transport et de trafic pour se rendre compte qu'aucune ligne principale de chemin de fer ne saurait prospérer si elle n'est alimentée par des lignes tributaires drainant le pays adjacent.

Le Pacifique-Canadien est déjà rendu dans l'Est; le Grand-Tronc-Pacifique s'y rend, et si l'Intercolonial doit retenir sa juste part du trafic, il importe de lui assurer quelques-unes des lignes tributaires.

Inutile de chercher à éluder cette nécessité. Que le Gouvernement se prépare à courte échéance à faire l'acquisition de lignes tributaires et à en construire de nouvelles, sinon qu'il renonce à l'administration de l'Intercolonial en faveur d'une compagnie particulière qui se chargera de le faire. Il serait injuste pour le chemin de fer com me pour cette partie du pays qu'il dessert, de s'obtiner davantage, dans les conditions actuelles, à maintenir le *statu quo*.

Les compagnies privées se rendent bien compte de la nécessité d'avoir des embranchements, et c'est pourquoi dans l'Ouest on assiste actuellement à une lutte en quelque sorte entre les compagnies désireuses de se devancer l'une et l'autre dans l'établissement de ramifications en tous sens. Si le Grand-Tronc-Pacifique doit répondre aux espérances qu'on fonde sur lui, il lui faudra avoir un nombre suffisant de lignes tributaires pour alimenter sa ligne principale.

Je pense pouvoir affirmer sans danger de me tromper qu'une compagnie privée exploitant l'Intercolonial ferait sur-le-champ le choix des lignes tributaires les plus prospères pour les rattacher à la sienne, et en en construisant de nouvelles; et ce n'est peut-être pas trop s'avancer que d'affimer que, dans le cas où nous céderions l'Intercolonial à bail à une compagnie, cette compagnie conviendrait de faire l'acquisition de ces lignes tributaires et d'en construire d'autres. Tel est mon avis dans les circonstances; et si d'une part les conditions actuelles ne donnent pas raison au Gouvernement de faire l'acquisition des lignes affluentes déjà construites et d'en construire de nouvelles, le temps n'est pas éloigné où ces lignes tributaires et d'en construire d'autres. Tel est mon avis dans les circonsdirecte, ou, dans l'intérêt du chemin de fer et du public qu'il dessert, louer ce chemin de fer à quelque compagnie prête à adopter ces mesures pratiques.

J'ai parlé assez longuement de l'Intercolonial et du problème qui s'impose aux administrations de chemin de fer. J'ai pu exprimer des vues qui ne sont pas celles de tous les membres de la députation. Ces vues sont les miennes, je suis prêt à les défendre et je les crois fondées sur le sens commun.

Quel parti allons-nous prendre à l'égard de ce chemin de fer? Nous avons discuté assez longuement le mode d'administration auquel il convient de le soumettre. Parmi les fonctionnaires de l'Intércolonial il s'en trouve plusieurs qui sont des administrateurs de premier ordre, rendant au pays d'excellents services. J'ai été frappé de cette idée que l'Intercolonial, après nombre d'années d'exploitation par l'Etat, et placé dans certaines conditions désavantageuses auxquelles j'ai fait allusion, a fini peut-être par se laisser dominer par l'esprit de routine, et que nous pourrions le débarasser de cet esprit en opérant quelque changement. Par changement, je n'entends pas destitution de fonctionnaires; ce que j'ai à l'esprit, je vais le déclarer franchement, et ce sera une expérience, si elle est mise à exécution. Il est inutile de chercher à cacher que tel sera l'état des choses si le projet que j'ai à l'esprit est mis à exécution. Ce sera une expérience, mais une expérience qui vaut bien la peine d'être tentée, à mon avis, et qui devra produire de bons résultats. Voici quelle est ma proposition : Non pas établir une commission; j'ai examiné cette proposition assez

attentivement et je n'y suis pas favorable, mais ce n'est aucunement parce que l'honorable membre (M. R. L. Borden) s'en est fait l'avocat. J'ai examiné les méthodes d'administration des chemins de fer australiens, et j'ai conclu qu'en ma qualité de ministre de la couronne, chargé de l'administration d'un chemin de fer d'Etat, je me trouvais en présence d'une double difficulté. En premier lieu, ministre de la couronne, je ne pouvais admettre que le Gouvernement fût impropre, dans les conditions voulues, à administrer un chemin de fer. En second lieu, il me paraissait que le pays ne consentirait pas à ce que le Gouvernement se déchargeât de la responsabilité dont il l'avait revêtu. Aussi, j'ai pris le parti de faire cette proposition et de la mettre à l'essai dans des conditions acceptables.

Cette proposition consiste dans l'établissement d'un bureau qui ne serait pas responsable au Parlement,—c'est-à-dire qui ne serait pas directement responsable au Parlement,—mais qui relèverait du Gouvernement, quelque fût le parti au pouvoir, qui en relèverait par l'intermédiaire d'un ministre de la couronne; car après tout nous aurons beau nommer des commissaires, il n'en reste pas moins que le public continuera de tenir le parti au pouvoir responsable de l'administration de l'Intercolonial, tant qu'il sera la propriété de l'Etat. Inutile de chercher à nous soustraire à l'inévitable. Tout gouvernement doit demeurer responsable; tout ministre des Chemins de fer doit accepter pleinement cette responsabilité. Je me propose de désigner à ce bureau deux des fonctionnaires actuels de l'Intercolonial, en très haute position. Je me propose également de permettre à M. Butler, sous-ministre des Chemins de fer, de faire partie de ce bureau, que j'appellerai non pas une commission, non pas un bureau consultatif, mais un bureau d'administration. Je voudrais également nommer pour faire partie de ce bureau quelqu'un, que je n'ai pas encore choisi, d'entre les fonctionnaires de l'une ou de l'autre des grandes compagnies de chemin de fer; non pas un fonctionnaire à traitement par trop élevé, mais quelqu'un d'un bon jugement, d'un esprit très pratique, qui nous donnerait le bénéfice des connaissances et de l'expérience acquises sur un des grands chemins de fer, et grossirait d'autant le bagage de connaissances et d'expérience possédé par les fonctionnaires de notre propre ligne. Ce bureau serait chargé de l'administration du chemin de fer, et relèverait du Gouvernement, tout comme un administrateur général en relèverait. Ce bureau, à mon avis, devrait conférer avec mon sous-ministre au moins tous les trente jours, et soumettre un rapport complet et des renseignements détaillés quant au fonctionnement du chemin de fer, de telle sorte que le ministre saurait en tout temps ce qui se fait et ce qui se passe. Dans ces conditions, le ministre serait-il déchargé de la responsabilité? Pas le moins du monde. Le ministre doit rester pleinement responsable; mais il serait débarrassé, ainsi que le sous-ministre d'une masse de détails qui nous sont soumis actuellement et qui ne devrait jamais dépasser le bureau principal de Moncton. Il nous est transmis actuellement au département à Ottawa des questions de détail qui ne sont jamais portées à la connaissance du président d'une compagnie de chemin de fer, qui ne vont jamais au delà de l'administrateur général, et dont les trois-quarts, même, n'atteignent jamais celui-ci.

Mais sans que personne soit à blâmer, il s'est formé dans l'administration de ce chemin de fer exploité par l'Etat, certaines habitudes; et de petites questions de détail, au lieu d'être réglées par les fonctionnaires préposés à cette besogne et payés pour la faire, s'insinuent de quelque manière jusqu'au bureau chef, et jusqu'au ministre des Chemins de fer, au point que le département finit par être débordé sous l'accumulatioin d'affaires qui n'auraient jamais dû y arriver. Le bureau serait autorisé à régler ces questions secondaires sans faire aucunement intervenir le département. Ce serait une excellente chose pour le chemin de fer, une excellente chose pour les employés, et un grand débarras pour le département.

J'ai retenu la Chambre trop longtemps. J'ai exposé au long ma manière de voir et je sais que mes explications recevront de la Chambre la considération qu'elle ne manque jamais de donner aux questions de cette nature. Il y a à cette question plusieurs côtés que je pourrais discuter, et discuter assez longuement, mais cette question du transport est si vaste qu'il est impossible de la traiter, comme on le voudrait, sous tous ses aspects. La Chambre peut être certaine que tout ce qui sera fait, le sera avec un ardent désir de sauvegarder les intérêts de l'Intercolonial, et surtout en vue de donner à la population que ce chemin est appelé à desservir, le meilleur service possible, au plus bas prix possible.

L'hon. M. HAGGART: L'honorable ministre des Chemins de fer a commencé ses remarques par quelques considérations sur la question générale du transport qui est toujours un sujet plein d'intérêt. Il a parlé des immenses ressources du pays, des moyen mis en œuvre pour les développer et des vœux du public en faveur de meilleurs moyens de transport que ceux que nous avons à présent.

Il s'est arrêté assez longuement sur le Pacifique-Canadien, sur le Nord-Canadien, et sur le Grand-Tronc-Pacifique, encore en

cours de construction. Il a mentionné aussi nos canaux et autres voies navigables. Sur ce dernier point, j'entretiens certaines opinions personnelles, et je profiterai de la présente occasion pour les exposer. Il y a deux ou trois ans, j'ai expliqué à la Chambre que la solution du problème du transport économique résidait dans l'amélioration des voies de communication par eau, avec l'Ouest. A l'appui de cette prétention, j'ai cité l'exemple des différents pays qui ont adopté ce système: l'Allemagne, la France, l'Autriche, la Belgique, et en dernier lieu, les Etats-Unis.

J'ai appelé l'attention sur un discours de l'ex-président Roosevelt sur les voies navigables et sur leur nécessité pour les Etats-Unis; j'ai parlé également d'un discours de sir Thomas Shaughnessy sur la même question. La nature nous a doté sur ce continent de l'Amérique septentrionale d'une route navigable qu'on peut utiliser pour le transport, depuis le centre du continent jusqu'à l'Atlantique, si nous voulons nous en prévaloir. Si nous savons tirer partie de ce que la nature nous a donné, non seulement nous aurons la haute main sur le transport des produits de la grande république voisine, mais aussi d'un autre territoire fertile, plus étendu que tout ce qui existe sur le globe terreste, je veux dire la région qui s'étend du fleuve Saint-Laurent aux lacs Michigan et Supérieur. Nous avons là un immense territoire habité par des hommes d'origine anglo-saxonne, et si ces derniers savaient tirer partie des avantages pour le transport que la nature leur fournit, ils seraient maîtres des destinées de ce continent.

J'ai déjà expliqué que le transport par eau ne nuit en rien au transport par chemin de fer. Sir Thomas Shaughnessy dit que cette doctrine a été si clairement exposée par le président Roosevelt qu'il serait inutile pour lui d'y revenir. D'après cette doctrine, pour le transport des produits lourds, il faut des routes économiques et nous les trouvons dans nos cours d'eau.

J'ai démontré qu'en dépensant $100,000,000 nous pourrions avoir une voie de communication par eau depuis les Grands lacs jusqu'à l'Atlantique, ce qui nous assurerait le monopole du transport sur cette partie du continent. Le sous-ministre des Chemins de fer et des Canaux a un autre projet: constatant les avantages du transport par eau, et se rendant compte de l'intérêt que l'Ouest porte à cette question, il propose de creuser le canal Welland.

Permettez-moi de démontrer d'un mot ce qu'il y a de défectueux dans ce projet.

Nous avons déjà dépensé à Port-Colborne de $3,000,000 à $4,000,000 pour permettre aux navires des lacs de transborder leurs cargaisons sur de plus petits navires, qui apporteront ces cargaisons dans l'Est. En creusant le canal Welland, on n'obtient d'autre résultat que de transférer ce point de transbordement de Port-Colborne à Kingston. Les dépenses qu'il faudrait faire pour opérer ce transbordement plus à l'Est empêchent d'y songer.

Le ministre des Chemins de fer et des Canaux ou son sous-ministre sait-il ce qu'il en coûterait pour creuser le Saint-Laurent à une profondeur suffisante pour amener les navires des lacs à Montréal? La commission du transport a recueilli des dépositions sur ce sujet. L'ingénieur le plus éminent du jour sur ces matières, M. Wisner,— il est malheureusement mort depuis —déclarait que pour obtenir un chenal assez profond, entre Montréal et Kingston, pour livrer passage aux navires océaniques, il faudrait dépenser $200,000,000, c'est-à-dire le double de ce que coûterait le canal de la baie Georgienne, une route d'environ 450 mille plus courte que l'autre. Quoi qu'il en soit, cela ne se rapporte qu'incidemment à la question du transport. Je n'en aurais pas parlé, si le ministre n'avait pas abordé la question au commencement de son discours.

L'honorable ministre nous a ensuite entretenu du Grand-Tronc-Pacifique. Il a fait construire un embranchement de Lévis à Moncton, qui sera terminé l'an prochain. Comment utilisera-t-il ce chemin? Sera-t-il exploité par le Grand-Tronc-Pacifique? Il n'a aucun raccordement avec la ligne principale. Sera-t-il exploité par le Gouvernement, en opposition à l'Intercolonial?

L'honorable ministre, a laissé entendre qu'il avait en vue un service de bac à Lévis, pendant la construction du pont. Il avoue que les plans de ce pont ne seront pas prêts avant un an ou un an et demi; ainsi, le pont ne sera pas fini avant six ou sept ans. Devrons-nous nous contenter d'un service de bacs pour relier la voie de Moncton à Lévis, au réseau du Transcontinental? J'espère que l'honorable ministre des Finances et l'honorable premier ministre comprennent aujourd'hui la folie de construire un chemin qui n'aura aucune utilité comme partie du Transcontinental avant sept ou huit ans.

Quant à ce pont lui-même, nous avons là un échantillon de la sollicitude paternelle que le Gouvernement étend à certaines institutions. Une société fut fondée pour construire le pont. Elle décida le Gouvernement à subventionner l'entreprise. Une catastrophe survint—le pont s'écroula. On aurait pu supposer que les victimes de la catastrophe seraient les actionnaires de la société fondée pour construire le pont. Mais ces actionnaires n'ont pas perdu un seul sou; le Gouvernement acheta leurs actions au pair, avec intérêt.

Nous arrivons maintenant à la construction du chemin. Le ministre des Finances nous avait fait une déclaration—non pas la déclaration célèbre par laquelle il cor-

roborait celle de son chef, disant que le coût du chemin ne dépasserait pas $13,000,000—mais une autre déclaration préparée avec plus de réflexion, et il déclarait que le chemin coûterait environ $38,000 par mille. Mais aujourd'hui le Gouvernement, après avoir étudié les plans, est obligé de retirer ce qu'il a dit et d'avouer que le chemin coûtera $63,000 par mille.

Nous avons confié la construction de ce chemin à une commission qui est censée être composée d'hommes capables de surveiller la construction, d'examiner ces états estimatifs, les devis et tout ce qui a rapport aux travaux. Mais nous apprenons aujourd'hui que les marchés passés ont reçu une interprétation différente des avocats, et que le ministre de la Justice a donné aux devis et au cahier des charges une interprétation qui a pour effet de modifier la classification fixée par les contrats, et qu'on n'oublie pas que ces contrats avaient été ratifiés, préparés sur les ordres de l'ingénieur en chef, et probablement après consultation avec la commission. Cette nouvelle interprétation aura pour effet de porter le coût de la construction de $38,000 à $63,000 par mille.

Pourquoi alors l'ingénieur en chef dont l'opinion quant à la classification a été ainsi mise de côté, conserve-t-il sa position ? Pourquoi les commissaires qui ont passé ces marchés, sont-ils encore chargés de surveiller la construction du chemin ? Mais, il y a plus que cela, encore ; même après avoir connu l'opinion du ministre de la Justice, les commissaires ont continué à adjuger ce qui restait des travaux avec les mêmes devis et le même cahier des charges. Que coûteront au pays toutes ces bevues ? On serait peut-être surpris, si je disais que cela coûtera près de $300,000,000 au pays.

Permettez-moi de citer des chiffres aussi exacts que possible. De Moncton à Winnipeg la distantce est de 1,803 milles. D'après M. Lumsden, l'ingénieur des travaux, cette section coûtera $63,427 par mille, soit $114,393,765. Quel intérêt aurons nous à payer pendant la construction qui durera sept ans? Pendant trois ans et demi, l'intérêt à 3½ p. 100, représente environ $10,000,000; puis nous devons encore payer l'intérêt pendant sept ans après le construction, soit une autre somme de $14,422,000. Les facilités terminales à Moncton, Québec, Winnipeg et ailleurs, d'après un état déposé par le ministre des Chemins de fer, coûteront $5,600,000.

Nous n'avons aucun renseignement sur ce que coûtera la section des montagnes, une distance de 800 et quelques milles. Je l'estime, en croyant resté modéré, à $70,000 ou $80,000 par mille. L'Etat garantit 75 p. 100 de cette somme. L'intérêt que nous aurons à payer sur cette partie du chemin de fer s'élèvera, sans aucun doute, à $7,500,000. Le prêt que nous faisons à la compagnie est de $10,000,000. La somme que nous garantissons sur les obligations de la section des montagnes sera d'environ $50,000,000, et pour la section des prairies, de $11,908,000. Dans l'affaire du pont de Québec, nous avons déjà perdu $7,000,000, et j'estime le coût du nouveau, et des facilités terminales à Québec, à $15,000,000.

Le ministre des Chemins de fer a déposé un rapport de M. Schrieber qui doit nous fournir les renseignements les plus précis sur la section des prairies, et nous sommes autorisés à nous fier à ce rapport pour l'étude de l'avance de $10,000,000 que la compagnie nous demande. Autant que je puis m'en rendre compte par les chiffres fournis par M. Schrieber, il dit que la section des montagnes commence à 916 milles à l'ouest de Winnipeg et qu'elle aura un longueur de 800 et quelques milles, jusqu'à la côte. Le prix de la section des prairies, toujours d'après le rapport de M. Schrieber sera de $30,000 par mille. Ajoutons à cela les $10,000,000 que nous donnons pour compléter le chemin jusqu'au bout des 960 milles, et nous avons environ $35,000 par mille.

Voici donc un chemin, que les ingénieurs du Gouvernement et le Gouvernement lui-même disaient devoir coûter au pays $16,000 par mille, et qui coûtera au moins $35,000.

Je ne parlerai pas à présent de l'à-propos de ce prêt de $10,000,000, car je vois sur l'ordre du jour l'avis d'une résolution qui nous fournira l'occasion de discuter la question à fond, dans tous ces détails.

Je regrette que le Gouvernement ne se soit pas encore rendu à la demande faite par mon honorable collègue de Simcoe (M. Lennox) et n'ait pas déposé l'état comparatif des quantités prévues par les ingénieurs et sur lesquelles on s'est fondé pour adjuger les entreprises, et des quantités dont on a fait part aux entrepreneurs sur un assez grand nombre de sections déjà données à l'entreprise. Cette comparaison ne manquerait pas d'intérêt. J'ai eu sous les yeux, au sujet des quantités, des renseignements qui font voir que les parties du chemin données à l'entreprise vont coûter deux fois plus qu'on n'avait prévu tout d'abord, et cela parce qu'on n'a pas permis à l'ingénieur en chef de faire à son gré, parce qu'on n'a pas permis aux ingénieurs divisionnaires d'effectuer le classement des travaux comme ils l'entendaient, voilà qui est grave.

Pourquoi le Gouvernement garde-t-il à son emploi des gens qui ont fait les estimations et rédigé les contrats pour aboutir ensuite à un classement aussi maladroit? Ces gens devraient être au moins capables de rédiger des contrats et de veiller à ce que le classement des travaux soit effec-

tué de façon convenable. Comment se fait-il que la gestion de la commission accuse autant de maladresse? Certaines parties des travaux vont coûter deux fois trop cher. L'ingénieur lui-même a porté à $63,000 l'estimation de $48,000. Les quantités auraient dû être déterminés de façon exacte, les renseignements devraient être précis; et les données que je possède à ce sujet me portent à croire que le coût de cette ligne excédera de beaucoup les prévisions de l'ingénieur, qu'il les excède même déjà à l'heure actuelle.

En quelle posture sommes-nous? Nous avons assumé, par rapport à cette entreprise, une dette de près de $300,000,000. On me répondra peut-être en riant que les obligations contractées seront loin d'atteindre ce chiffre; j'affirme qu'elles représenteront près de $300,000,000. Les obligations assumées par le Canada par rapport à ce chemin de fer suffisent à donner le vertige à quiconque envisage la question de sang-froid. Quelle probabilité y a-t-il, quelle certitude a-t-on que le Grand-Tronc exploitera jamais la partie du chemin comprise entre Winnipeg et Moncton? La promesse du Grand-Tronc-Pacifique vaut en tant que cette compagnie sera en mesure de la tenir. Le peut-elle? Voyez comment s'est négocié son emprunt de l'autre jour; voyez l'accueil fait sur la place à ses obligations. Incapable de trouver les fonds nécessaires à la construction ou au prolongement du chemin, elle se voit obligée de venir demander au Gouvernement de lui avancer $10,000,000.

Quelle certitude avons-nous que le Grand-Tronc-Pacifique exploitera le chemin? Tout dépend de la question de savoir si cette voie ferrée, en tant qu'entreprise en pleine activité, donnera les recettes nécessaires à l'exploitation et au paiement d'une certaine somme d'intérêt. Quelle garantie avons-nous? Nous n'en avons pas du tout. La garantie des porteurs d'obligations de la deuxième émission aura le pas sur l'avance de $10,000,000 que nous faisons à la compagnie.

J'aborde maintenant la question de l'Intercolonial que l'on a si souvent débattue en cette enceinte parlementaire. On trouve toujours le moyen, à l'occasion, d'expliquer l'insuffisance des recettes de ce chemin de fer. Je me rappelle qu'à l'époque où j'étais ministre des Chemins de fer et des Canaux, diverses compagnies ont renté d'obtenir l'affermage de cette voie ferrée. Le ministre se plaint de ce que les recettes sont trop minces pour que l'exploitation soit rémunératrice; eh bien! ceux qui voulaient affermer le chemin de fer étaient prêts à s'engager à maintenir les tarifs alors en vigueur ils n'étaient pas aussi élevés qu'aujourd'hui, puisque M. Blair, à son passage au ministère, les a portés à un chiffre plus élevé qu'ils n'étaient de mon temps. Il se trouva donc alors des compagnies pour affermer le chemin de fer et, tout en maintenant les mêmes tarifs, payer chaque année au pays un joli denier sous forme de loyer.

Quelle est la situation financière de l'Intercolonial? Le ministre trouvera bon que je mette sous les yeux l'exposé suivant que je puise dans son propre rapport.

Le 1er décembre dernier, les dépenses de l'Intercolonial à compte de la construction, se chiffraient à $77,673,000. L'écart entre les recettes et les frais d'exploitation de l'Intercolonial s'est, depuis l'origine, accru à $8,250,000, ce qui, ajouté à $77,673,000, fait presque $86,000,000. Il faut ajouter à cela le chemin de fer du Cap-Breton, le chemin de fer d'Oxford à New-Glasgow, le prolongement de l'Est et autres voies ferrées représentant $9,750,727; on obtient ainsi un total de $87,127,000 du chef de la construction. Ajoutons encore ce qu'il a fallu payer en espèces à compte du fonds consolidé pour combler l'écart entre les recettes et les frais d'exploitation, soit $8,250,000: on arrive à $95,000,000. Si on ajoute à ces quatre-vingt-quinze millions le découvert avoué par le ministre et les dépenses qu'il faudra encore porter au compte du capital, ou que depuis qu'il est établi, l'Intercolonial, abstraction faite du chemin de fer de l'île du Prince-Edouard, a occasionné à l'Etat une dépense de $100,000,000.

On a fait miroiter aux yeux les beautés de l'avenir réservé à ce chemin de fer. Outillons l'Intercolonial, disait-on, munissons-le de lourdes locomotives, renforçons les ponts, mettons de plus grosses traverses sur la voie, adoptons les méthodes modernes d'exploitation: nous vous montrerons ensuite les résultats obtenus; on verra l'Intercolonial sortir de l'ornière de la routine, faire un trafic considérable et donner des résultats dont bénéficiera le pays tout entier. Chaque année on nous a promis de meilleurs résultats pour l'année à venir, mais l'Intercolonial est toujours dans la même situation. A l'heure actuelle, nous dit-on, les temps sont durs pour tous les chemins de fer du pays. Mais ils ne l'étaient pas il y a deux ou trois ans; tous les chemins de fer d'Amérique faisaient des affaires d'or et servaient des dividendes, à l'exception, cependant, de l'Intercolonial qui, sous la direction de l'honorable ministre qui siège en face de moi, va de mal en pis.

En face de quel résultat se trouve-t-on à l'heure présente? En face de celui que redoutaient les Provinces maritimes, de celui que prévoyaient les membres de l'opposition quand ils disaient qu'il faudrait se dessaisir du chemin de fer, que le peuple entendait ne plus être obligé de combler l'écart entre les recettes et les dépenses à seule fin de poursuivre l'exploitation de l'entreprise.

Mais le ministre prétend que tout irait bien si on lui permettait de fixer les tarifs. L'honorable député de Westmoreland (M.

Emmerson) a déclaré que le tarif relatif au trafic local est du quart moins élevé que celui des autres chemins de fer. Malgré cela, la population des Provinces maritimes se trouve assujétie, excepté en ce qui concerne un petit nombre d'articles que j'énumérerai, à des taux de transport aussi élevés que ceux qui prévalent en toute autre partie du pays.

Le ministre, au sujet des comparaisons qu'il a établies par rapport au transport par tonne et par mille, a fourni les données les plus alarmantes dont j'aie jamais eu connaissance. Je suis au fait de la question du transport par tonne et par mille. Quand le transport est de 25 milles, le coût par tonne en est plus élevé que lorsqu'il s'agit d'une distance de 50 ou de 100 milles. Quand un wagon a son plein chargement, le transport coûte moins cher que lorsqu'on n'a qu'un demi-chargement de wagon. La seule chose que prouvent les données fournies par le ministre, c'est que les frais de traction sont excessifs, que l'on met en circulation des trains qui ne transportent ni marchandises ni voyageurs; bref, que l'on met en circulation plus de trains que n'en exigent les besoins du trafic. On met en mouvement des convois qui n'ont que la moitié du chargement qu'ils devraient porter, et après cela, le ministre vient faire des comparaisons avec les autres voies ferrées.

M. ARMSTRONG: C'est pour garder les employés.

L'hon. M. HAGGART : Il y a trop d'employés. A mon entrée au ministère, je me suis trouvé en face d'un état de choses à peu près semblable à celui qui prévaut en ce moment sur l'Intercolonial. Je ne sais rien de plus absurde que d'établir des comparaisons entre ce chemin de fer et d'autres, quant au nombre d'employés par mille de chemin, sans tenir compte du volume du trafic. A quoi bon prétendre que le nombre des employés de l'Intercolonial est le même que celui de tel ou tel autre chemin de fer, si on ne nous dit pas en même temps quel est le volume du trafic de chaque chemin de fer? Les recettes de l'Intercolonial dépassent à peine $9,000,000 par année. Un autre chemin de fer de même longueur et faisant le même service pourrait encaisser chaque année des recettes quatre fois plus considérables, soit $36,000,000.

A quoi bon faire des comparaisons quant au nombre des employés? Voici ce que j'ai à dire sur ce point. Quand j'ai pris en main la direction de l'Intercolonial, j'ai constaté un état de choses semblable à celui qui existe actuellement. Un certain nombre d'employés étaient là pour des raisons politiques plutôt que pour toute autre chose. Ils étaient devenus tels, que les hauts fonctionnaires n'osaient ni les congédier ni même les réprimander; les chefs n'exerçaient aucune autorité, c'était l'agent politique qui, alors comme aujourd'hui, était tout puissant. J'ai constaté qu'il y avait à Moncton 1,200 hommes de plus qu'il n'en fallait aux ateliers. On les congédia.

L'hon. M. EMMERSON : Vous-même?

L'hon. M. HAGGART : Oui, moi-même; près de 1,200.

L'hon. M. EMMERSON : En quelle année?

L'hon. M. HAGGART : En 1904, si je me rappelle bien.

L'hon. M. EMMERSON : 1,200 furent congédiés?

L'hon. M. HAGGART: Oui, plus de 1,200 furent destitués sur la ligne. Cette affaire me valut des ennuis de toute sorte. Je me rappelle que le ministre de la Justice d'alors était tellement ennuyé que s'il avait pu connaître ceux qui avait proposés ces destitutions, il les aurait décapités. Il faut savoir faire montre de fermeté. Tout spécialiste en matière de chemin de fer ne peut s'empêcher de trouver ridicule le nombre des employés de l'Intercolonial.

Voyez cette description enthousiaste qu'on nous fait des ateliers dont on voudrait que le peuple fût fier—des ateliers plus vastes que ceux du Pacifique-Canadien, que l'on construits en vue du Grand-Tronc-Pacifique, et, remarquez-le bien, huit ou neuf ans avant que cette nouvelle ligne soit terminée. Je n'hésite pas à dire qu'on pourrait acheter des locomotives à de meilleures conditions qu'on ne peut les construire à ces ateliers-là. Un mot maintenant des dépenses à compte du capital.

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

Reprise de la séance.

ADOPTION DU BILL RELATIF A LA ROYAL CASUALTY AND SURETY COMPANY OF CANADA.

M. LENNOX: Je conseillerais de réserver ce bill et le suivant, qui a trait à la Royal Accident Insurance Company, jusqu'à ce que la Chambre soit prête à discuter le bill dont j'ai parlé l'autre jour, pour prévenir toute confusion dans les noms.

L'hon. M. FIELDING: Je crois que le projet de loi en question n'est pas encore déposé.

De plus, je crois qu'il peut y avoir des nuances et qu'un raisonnement qui s'appliquerait à l'un pourrait ne pas s'appliquer à l'autre. Si les noms soulèvent quelque objection, il vaudrait peut-être mieux renvoyer les projets de loi au comité pour plus ample examen. Il semble n'être question

que du nom de la compagnie et, quant à moi, je n'ai pas d'opinion arrêtée.

M. LENNOX: Je ne le voudrais pas, car ces deux projets ne présentent aucun inconnénient. Cependant, je crois que, s'il y avait la compagnie d'assurance sur la vie, la Royale, et le compagnie d'assurance la Royale, la règle serait enfreinte. Lorsque nous étudions ces deux questions, je ne voudrais pas être lié par le fait que nous aurions adopté ces deux projets de loi.

M. PERLEY: Si je comprends bien, le comité des banques et du commerce est d'avis que nulle compagnie ne doit avoir le privilège exclusif de se servir d'un nom, pourvu que la différence soit telle que le premier venu puisse la saisir.

Quant à la proposition de changer le nom de la compagnie d'assurance sur la vie, la Royale-Victoria, en celui de la Royale-Vie, il y a déjà une compagnie d'assurance, la Royale, contre l'incendie et sur la vie. Ce changement ne me paraîtrait pas raisonnable. Il y a autant de différence entre les noms des compagnies dont nous nous occupons qu'il y en avait entre des noms du même genre qui ont été mentionnés de temps à autre devant le comité. Si la Chambre ordonne à celui-ci de suivre une autre ligne de conduite, nous respecterons volontiers ses désirs.

M. J. A. CURRIE: Hier soir, je me suis opposé au nom choisi, parce que j'avais reçu une lettre d'un agent de la compagnie d'assurance la Royale, qui ne voulait pas qu'on se servit du mot "royal". L'agent général de la Royale, à Montréal, disait-il, lui avait fait des observations à ce sujet. Hier soir, j'ai écrit à l'agent général à Montréal. Apparemment, la compagnie ignorait qu'elle pouvait se présenter devant le comité de cette Chambre et s'opposer à l'adoption du projet de loi. Je crois que la proposition du ministre tendant au renvoi du bill au comité est excellente. J'écrirai à l'agent général de la compagnie d'assurance contre l'incendie la Royale, à Montréal, et si la compagnie, désire être entendue par le comité et soulever des objections, on devrait l'entendre. Plusieurs projets concernant des compagnies étrangères sont soumis au comité sans que les principaux intéressés soient avertis. Plusieurs compagnies étrangères pratiquant l'assurance contre l'incendie, au Canada, ne sont pas autorisées à assurer contre les accidents; c'est pourquoi elles obtiennent une charte en ce pays et prennent, par exemple, le nom de compagnie canadienne d'assurance contre les accidents la Royale; mais il est généralement compris par ceux qui pratiquent l'assurance contre les accidents que, dans le cas d'une compagnie anglaise, c'est la compagnie anglaise qui prend les risques. Si nous permettions à une compagnie nommée "la compagnie canadienne d'assurance contre les accidents la Royale" de pratiquer l'assurance au Canada, tous ceux qui voudraient s'assurer contre les accidents tireraient immédiatement la conclusion que la compagnie anglaise d'assurance la Royale a pris cette compagnie sous sa tutelle.

Par conséquent, nous devrions savoir d'une manière certaine, si la compagnie la Royale est la promotrice d'un de ces projets de loi. Dans l'affirmative, nous devrions lui accorder une charte et lui permettre d'exercer son commerce; mais si d'autres veulent obtenir une charte sous le nom de la Royale, je crois que nous aurions tort de leur permettre de se servir de ce nom. Si le bill est renvoyé et que les intéressés ne se présentent pas, ce sera leur faute si nous permettons à d'autres de faire usage de ce nom.

M. MILLER: Cette question a été discutée à fond en comité. J'approuve entièrement les paroles du représentant d'Argenteuil (M. Perley). Il y a incontestablement une grande différence entre les noms de ces deux compagnies. Ainsi que l'honorable député (M. Perley) l'a dit, nous devons prendre garde quand une compagnie se présente au comité des banques et du commerce et demande à changer son nom de compagnie d'assurance sur la vie Royale-Victoria en celui de la Royale, car si nous accordions la charte, il y aurait la compagnie d'assurance la Royale pratiquant l'assurance sur la vie et contre l'incendie, et la Royale, compagnie d'assurance sur la vie. Je m'y opposerais parce que cela serait de nature à induire le public en erreur. Mais il y a une grande différence entre le nom de la compagnie canadienne d'assurances contre les accidents et de garantie, la Royale, et celui de la compagnie d'assurance contre les accidents, la Royale-Canadienne. Quant à la compagnie d'assurance la Royale, de Liverpool, M. McCarthy a comparu en son nom devant le comité des banques et du commerce et a présenté ses objections, lorsque ces deux projets de loi ont été étudiés. Le comité a complètement examiné toute la question et décidé qu'il n'y avait aucune raison de ne pas adopter ces deux projets de loi, vu que la compagnie d'assurance la Royale, de Liverpool, ne pratiquait pas l'assurance contre les accidents et ne pouvait pas obtenir l'autorisation de faire ce commerce. Par conséquent, on avait tort de renvoyer ces bills au comité et de causer des retards inutiles.

Le représentant de Simcoe (M. Lennox) a parlé du bill de la compagnie d'assurance sur la vie, la Royale-Victoria, qui nous sera probablement soumis, et il a déclaré qu'il s'opposerait fortement à ce que le mot "Victoria" fût rayé. Je suis d'accord avec lui mais, pour éviter cela, il n'est pas nécessaire de réserver ces deux projets de loi.

L'hon. M. FIELDING: Je suis porté à croire que certaines personnes désirent rendre témoignage devant le comité. Le représentant de Simcoe semble être d'avis que la compagnie d'assurance la Royale, de Liverpool, n'a pas eu l'occasion d'exprimer son opinion au comité. C'est une erreur. Son agent à Ottawa est venu me trouver et il a appris que l'affaire serait soumise au comité. Un avocat a comparu au nom de la compagnie. Naturellement, si quelque intéressé n'a pas été entendu, je serai bien aise qu'il se présente devant le comité, mais à moins que quelqu'un n'ait de nouvelles observations à faire, je ne vois aucun avantage à renvoyer le projet de loi au comité.

M. J. A. CURRIE: Nous savons tous que ces compagnies d'assurance contre les accidents ont rapidement périclité depuis deux ou trois ans, et qu'il y a eu des faillites fort regrettables. Par conséquent, nous devrions prendre garde de ne pas donner des noms propres à induire les gens en erreur. Naturellement, si M. McKay, l'agent de la compagnie d'assurance la Royale, de Liverpool, était présent . . .

L'hon. M. FIELDING: Il n'était pas présent, mais il avait un représentant.

M. J. A. CURRIE: Cela coupe court à mon objection. S'il en est ainsi, il est inutile de nous opposer davantage à l'emploi de ce nom. Cependant, je crois que le ministre des Finances devrait soigneusement examiner s'il y a lieu de permettre à une compagnie d'assurance contre les accidents, de se servir du nom d'une grande compagnie comme la compagnie d'assurance la Royale, vu surtout que les grandes compagnies anglaises ont établi au Canada des compagnies filiales qui portent leur nom pour pratiquer l'assurance contre les accidents, et vu que tout le monde sait que, lorsqu'une compagnie anglaise en assure une autre, les assurés n'ont aucun risque à courir. On supposerait que la compagnie à laquelle nous accordons une charte est assurée par la compagnie d'assurance la Royale, de Liverpool.

L'hon. M. FIELDING: Elle ne l'est pas.

M. J. A. CURRIE: Par mesure de prudence, il vaudrait mieux ne pas lui donner un nom aussi ressemblant.

M. MILLER: L'honorable député a dit que plusieurs compagnies d'assurance contre les accidents ont récemment déposé leur bilan au Canada et que certaines faillites ont été très regrettables. C'est une nouvelle que j'apprends et, pour ma propre satisfaction comme pour la réputation des compagnies canadiennes, je lui demanderai de nous dire quelles ont été les faillites récentes parmi les compagnies canadiennes d'assurance contre les accidents.

M. MONK: Je comprends que la prétention de la compagnie d'assurance la Royale est celle-ci. Elle est autorisé à pratiquer l'assurance contre les accidents, mais ne se prévaut pas de son privilège. Par conséquent, elle ne s'oppose pas à ce que cette compagnie soit constituée en corporation sous le nom de la Royale, bien que ce nom ressemble beaucoup au sien. Mais elle s'oppose à ce qu'une compagnie, pratiquant l'assurance sur la vie, prenne ce nom, par exemple, la compagnie d'assurance la Royale-Victoria.

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

3e LECTURE,

Après délibération sommaire en comité général, du bill (n° 63), déposé par M. Ames, tendant à constituer en corporation la compagnie d'assurance contre les accidents, la Royal Canadian.

2e LECTURE

Du bill (n° 93), déposé par M. Macdonell, concernant certains brevets de l'"Armorial Explosives (1908)," à responsabilité limitée.

REPRISE DE LA DISCUSSION SUR L'ADMINISTRATION DE L'INTERCOLONIAL.

L'hon. M. HAGGART: Monsieur l'Orateur, lorsque la séance a été suspendue, je me proposais de parler du spstème de comptabilité de l'Intercolonial. J'ai demandé à maintes reprises dans cette enceinte, qu'on discontinuât le compte du capital. J'ai complètement expliqué ma pensée et j'ai cru que la Chambre ne pouvait pas se tromper sur le sens de mes paroles. A la dernière session, au cours d'un débat sur ce sujet qui eut lieu dans ces murs, M. Logan, alors représentant de Cumberland, se rangea de l'avis du représentant de Guysborough (M. Sinclair) qui prétendait que je voulais dire qu'on ne devrait plus imputer aucune dépense sur le compte du capital. Une dépense peut être essentiellement imputable sur le compte du capital; mais je soutenais qu'un chemin de fer que l'Etat avait achevé de construire et mis en exploitation depuis vingt-cinq à trente ans n'avait pas raison d'avoir un compte du capital. La raison en est que cela engagerait le ministre à administrer l'entreprise avec incurie, à l'égard des dépenses, de l'acquisition d'emplacements pour les gares et de diverses améliorations de la voie ferrée, qu'il hésiterait à faire s'il n'y avait pas de compte du capital. Si ce compte n'existait pas, le ministre des Finances ne lui accorderait pas de fonds pour une dépense qui serait inscrite comme dépense ordinaire dans les comptes publics, car il voudrait être en état de présenter un bilan favorable.

Le ministre des Chemins de fer ne peut pas résister aux sollicitations pressantes

de ses amis et consent à faire une dépense lorsqu'il peut l'imputer sur le compte du capital, et ne pas l'inscrire parmi les dépenses courantes. Ce fut l'honorable Alexander Mackenzie qui, le premier, fit cette proposition à la Chambre, et tout son parti l'a appuyé. Il signala à la députation les iniquités qui se commettaient lorsqu'il existait un compte du capital sur lequel le ministre pouvait imputer une foule de dépenses dont le ministre des Finances n'avait cure tant qu'elles ne figuraient pas parmi les dépenses ordinaires.

Je suis absolument d'accord avec ces idées. Si nous devons avoir un chemin de fer intercolonial placé sous le contrôle du Gouvernement, le seul moyen possible d'établir une comparaison équitable avec le passé, c'est de clore complètement le compte capital. Je crois que je me suis fait parfaitement comprendre par l'honorable député de Guysborough. Je veux dire qu'un montant qui pourrait parfaitement bien être porté au compte capital, dans d'autres chemins de fer, dans la pire des conditions relativement aux locomotives et à d'autres choses, ne pourrait pas être porté d'une façon équitable au compte capital pour une ligne comme celle-ci. Nous ne devrions pas avoir de compte ouvert, toutes les inscriptions devraient être portées au compte recettes et au compte dépenses. Quand j'avais le contrôle de l'Intercolonial, c'est ainsi que je procédais.

Dans deux ou trois occasions, je dois l'admettre, je m'en suis écarté. Il y a eu de grandes dépenses pour des agrandissements aux bâtiments de marchandises et de passagers, à Saint-Jean, et elles furent inscrites dans les livres au compte capital. Je me suis efforcé autant que possible d'éviter toute inscription de ce genre. J'ai dit aux fonctionnaires chargés de diriger cette ligne que bien qu'on puisse inscrire au compte capital, dans les autres compagnies, les dépenses pour améliorations, nouvelles locomotives, nouvelles gares, nouveaux rails et ainsi de suite, c'était un système condamnable pour un chemin de fer de l'Etat.

Nous constatons que la dépense a augmenté depuis 1896 jusqu'au jour actuel, d'une somme de $50,000,000 jusqu'à $100,000,000, au compte capital.

Le ministre a déclaré que le compte capital de l'Intercolonial et du chemin de fer de l'Ile du Prince-Edouard s'élevait à $94,000,000. Pour l'Intercolonial seul, cette dépense s'élève à $97,000,000. L'honorable député de Westmoreland (M. Emmerson) qui siège en face et sourit, peut-être n'ajoute pas foi à ce que je dis. Dans son intérêt, je citerai des chiffres, et s'il peut me montrer en quoi je me trompe sur un point particulier, je serai heureux de l'apprendre de lui-même. Le compte de construction de l'Intercolonial, s'élève à $77,673,576 jusqu'à la fin de l'année courante. La différence entre les dépenses de l'entreprise, y compris l'embranchement de Windsor, et les recettes touchées, y compris l'embranchement de Windsor, est de $122,000,000 à $130,000,000, c'est-à-dire de $8,000,000 Il faut ajouter à cette somme la dépense pour le chemin de fer du Cap-Breton, celui d'Oxford et New-Glasgow, le Eastern Extension Railway, le Montreal, European and Short Line Railway, le Drummond County Railway et le Canada Eastern Railway, formant une somme totale de $9,757,727 ou un montant égal à environ $95,000,000, plus la somme que nous devons pour l'année courante. Cela ferait ainsi un total d'environ $100,000,000, sans comprendre le compte du chemin de fer de l'Ile du Prince-Edouard.

C'est là une petite somme pour le peuple du Canada; nous nous en soucions fort peu. Le peuple préfère dépenser cette somme énorme pour l'Intercolonial que de s'en passer. A quoi cela s'élève-t-il? A deux timbre-poste pour chaque habitant du pays. C'est l'argument que j'ai entendu, peut-être hors de la Chambre, deux timbres-poste, et je n'ai pas la permission de faire allusion aux débats de la Chambre. Que le peuple du Canada en porte le fardeau. Nous ne nous opposons pas à l'Intercolonial, nous désirons voir son entreprise prospérer et fleurir, mais nous insistons pour que la ligne de chemin de fer soit bien administrée, comme toute autre entreprise publique. Le ministre dit que le motif qui l'empêche d'en faire une ligne rapportant des profits, le motif qui fait que l'Intercolonial n'est pas dans la position des autres chemins de fer, c'est que nous n'imposons pas des tarifs de marchandises aussi élevés que le font les autres lignes.

J'ai déjà entendu cette observation auparavant, je l'ai entendu appuyée par le tableau des taux imposés par les différents chemins de fer. Ce tableau a été présenté par un ministre au moment où il faisait son discours à la Chambre, pour montrer que les gens qui se servaient de l'Intercolonial payaient seulement environ un quart du tarif marchandises que les autres payaient à d'autres chemins de fer. Pour les taux ordinaires, le public paye autant sur l'Intercolonial qu'il paye sur toute autre ligne du Canada. Le public paye des taux aussi élevés pour les tarifs marchandises et passagers sur l'Intercolonial. Il est vrai que nous transportons par l'Intercolonial certaines choses à un tarif inférieur. Par exemple, en vue de développer le commerce du charbon à Cap-Breton, nous transportons du charbon par l'Intercolonial à un prix moindre que nous ne pouvons le faire. Nous le faisons en vue d'encourager le commerce du charbon et d'autres branches collatérales de commerce, et aussi pour développer à Halifax un plus grand commerce. Nous avons bâti dans cette ville des élévateurs pour le grain et nous transportons le grain à Halifax pour une somme inférieure

à celle que nous coûtent le transport et toutes les autres dépenses. Les commerçants qui exportent du bois par l'Intercolonial payent des prix peut-être moins élevés que ceux des autres voies ferrées. Mais pour les prix ordinaires des marchandises et des passagers, par l'Intercolonial, le prix demandé est aussi raisonnable que sur toute autre ligne du Canada. Que l'on veuille bien faire des enquêtes, laissez quiconque a un peu d'expérience dans les tarifs faire des recherches et il trouvera que ce que je dis est exact.

Mais quel est donc le remède? On a déclaré l'autre soir, au cours d'un débat sur cette question, que le public qui utilise ce chemin de fer, ne désirait pas l'employer *in forma pauperis*. Si nous ne payons pas des taux suffisants pour le transport des marchandises et des passagers, disait l'honorable député, nous consentons volontiers à payer des taux plus élevés. Quel beau commentaire est cela pour les chemins de fer qui sont propriétés du Gouvernement. Voyons quelle est la tendance du moment. Dans tous les pays civilisés du monde, la France, la Hollande, la Belgique, l'empire d'Allemagne, l'empire d'Autriche, quelle est la tendance?

On tend à la nationalisation des chemins de fer. Or, ici, un ministre des chemins de fer offre le spectacle lamentable d'admettre qu'il ne peut équilibrer les dépenses avec les recettes de l'Intercolonial, qu'il va abandonner ce chemin ou qu'il va adopter une autre méthode. C'est faire injure à notre Gouvernement. Quelle sorte d'administration propose-t-on? S'il faut renoncer au système actuel, il y a peut-être deux ou trois plans qui pourraient paraître acceptables. D'abord, le plan qui consisterait à louer le chemin à quelqu'autre compagnie qui l'administrerait mieux que ne le fait le Gouvernement; ou bien, comme le dit mon honorable ami on pourrait le faire administrer par une commission. Le ministre des Chemins de fer et Canaux expose une idée nouvelle. Il parle d'un conseil dont son sous-ministre ferait partie. Deux des parties qui administrent maintenant l'Intercolonial doivent être membres de ce conseil et doivent y ajouter un autre membre. Le pays n'aura pas confiance dans un conseil comme celui-là. Si l'honorable ministre ne peut exploiter le chemin de façon à équilibrer les recettes avec les dépenses d'après le système actuel, le conseil qu'il veut instituer, gouverner et diriger n'aura pas la confiance du peuple. On pourrait instituer une commission; mais je doute fort qu'une commission vaille beaucoup mieux. Si mauvaise qu'ait été l'administration du chemin dans le passé, si inférieurs qu'aient été les revenus par rapport aux dépenses, la population des Provinces maritimes tient à l'Intercolonial et, comme je m'en suis aperçu

M. J. G. HAGGART.

quand j'étais ministre, elle n'appuiera aucun Gouvernement qui aura abandonné ce chemin. Or, le louer, c'est s'en déposséder.

On suggère un autre mode, celui d'accorder des droits de circulation, sur l'Intercolonial, aux compagnies dont les chemins se raccordent à celui-là. Mais c'est une impossibilité, la concession de pouvoir ne signifie rien. Les trois compagnies dont les chemins se réunissent à l'Intercolonial sont: le Canadian Northern, le Grand-Tronc et le Pacifique. Pour avoir droit, ensemble, de circuler sur le chemin, chacune d'elles serait obligée de nommer des agents dans le but de recueillir du trafic et de faire circuler ses trains sur l'Intercolonial. Cela exigerait trois fois les dépenses nécessaires à l'exploitation de cette institution.

Il y a encore un moyen, ce serait de créer une compagnie dont ces trois compagnies seraient les membres. On pourrait former une compagnie par actions afin d'exploiter ce chemin conjointement avec leurs propres chemins ou afin de réunir les recettes dans l'intérêt des trois. Cela pourrait se faire; mais afin de mettre le chemin de fer intercolonial en état de faire de la concurrence ou de l'argent, il faudrait dépenser beaucoup, non pas pour acquérir des embranchements, non pas pour en construire, mais pour procurer toutes les commodités modernes aux touristes, qui constituent le trafic le plus avantageux. Il faudrait construire des hôtels dans toute la région que ce chemin traverse, il faudrait attirer les touristes dans le pays en les mettant à même de voyager le plus commodément possible. Mais tout cela ne se ferait pas sans argent. Des trois compagnies qui pourraient s'unir en vue de cette exploitation, deux seraient dans l'impossibilité de fournir de l'argent. L'autre compagnie paierait-elle toutes ces dépenses pour l'avantage des deux autres qui ne peuvent rien fournir? Cet arrangement serait impossible. Cependant, c'est le seul auquel il ait été permis de penser. Ainsi, le ministre est réduit à l'alternative d'instituer un conseil.

Je crois qu'il était quelque peu jaloux de l'idée exprimée par l'honorable chef de l'opposition et comportant qu'il serait bon d'instituer une commission chargée d'administrer le chemin. Je diffère d'opinion avec ces deux messieurs. Je ne crois pas aux commissions. Je crois qu'un homme capable à la tête du ministère des Chemins de fer, indépendant de toute influence politique, assez fort pour empêcher toute intervention et pour administrer d'après des principes sains et conformes aux exigences du jour, ferait de l'Intercolonial un chemin rémunérateur. La nationalisation des chemins de fer ne sera possible au Canada, que si l'on développe chez le peuple un esprit qui aura pour résultat une bonne administration, une administration indépen-

dante des influences politiques. Quand je dirigeais ce chemin, on a tenté de l'acquérir. Nous aurions pu le louer pour une somme qui aurait représenté, chaque année, une jolie augmentation de revenu, et à des conditions d'après lesquelles les tarifs de ces temps-là n'auraient pas été changés. Je souhaite que le conseil institué par le ministre obtienne le plus grand succès. Je souhaite, du fond du cœur, comme tout député de cette partie du pays, que l'Intercolonial soit prospère, qu'il réponde parfaitement au désir du peuple en développant le commerce et en établissant les tarifs de transport les plus économiques. Nous pensons que, grâce à une bonne administration, ces souhaits peuvent se réaliser. Peu importe les déficits, je dirai avec l'honorable député de Westmoreland, n'abandonnons pas ce chemin-là, persistons dans nos efforts pour le conserver, et le jour viendra où il sera administré profitablement et où il sera démontré que ce pays possède une forme de gouvernement aussi avantageuse que tout autre pays plus ancien.

Ceux dont la réputation d'hommes d'affaires est en jeu diront comme moi, j'en suis sûr, qu'une telle administration de la ligne serait un crédit pour le pays, tant sous le rapport financier que sous les autres rapports. Je n'ai plus rien à ajouter. Je n'entrerai pas dans les détails de cette question, que le ministre a traitée à fond. J'en aurai l'occasion, au besoin, devant le comité. Je dirai seulement pour terminer, que j'ai l'espoir, quoi que puissent faire le ministre ou le Gouvernement, qu'ils n'abandonneront pas le principe de la possession de l'Intercolonial par l'Etat. J'espère que leurs partisans, qui occupent les banquettes derrière eux, exprimeront la même opinion. Que cette ligne soit l'héritage des Provinces maritimes, et si le Gouvernement adhère à ce principe, il recevra l'appui du public dans les autres parties du pays, aussi bien que dans les Provinces maritimes elles-mêmes.

M. R. L. BORDEN (Halifax): Avant que vous ne quittiez le fauteuil, monsieur l'Orateur, j'aurais un mot à dire. Il est indiscutable que les statistiques données cette après-midi par le ministre des Chemins de fer (M. Graham) au sujet de l'exploitation de l'Intercolonial sont magnifiques. J'en ai été vivement impressionné, mais j'ignore s'il a intercalé dans ces statistiques toutes les preuves essentielles de la bonne administration et de l'exploitation efficace d'un chemin de fer. Je ne suis pas assez familier avec les questions pratiques de l'exploitation des voies ferrées pour en juger. Cependant, les statistiques en elles-mêmes m'ont paru très satisfaisantes, mais les résultats qu'il a énumérés à la fin de son éloquent discours, n'ont pas répondu à l'attente qu'elles ont fait naître en ceux qui les ont entendues pour la première fois.

L'honorable député nous a révélé l'existence d'un déficit d'un demi million sur les opérations de l'année, et lorsque je lui ai demandé pourquoi les statistiques étaient si encourageantes et le résultat si mauvais, il m'a répondu que c'est à cause de la modicité des tarifs sur les voyageurs et sur les marchandises, comparés à ceux des autres grands chemins de fer. Je ne puis de moi-même contredire cette assertion, mais ceux qui sont au fait me disent que depuis deux ou trois ans, à part la houille ou un ou deux autres articles de commodité, le tarif sur l'Intercolonial est tout aussi élevé, tant sur les marchandises que sur les voyageurs, que sur aucun autre grand chemin de fer canadien. Nous avons d'un côté un ministre du Gouvernement qui, en sa qualité de ministre responsable, nous assure que la raison de l'écart extraordinaire entre les belles statistiques et les mauvais résultats de cette administration est que les tarifs de transport ne sont pas aussi élevés qu'ils devraient l'être. D'un autre côté, j'ai la déclaration de personnes versées dans l'exploitation des chemins de fer au Canada, allant à dire que cette différence ne résulte pas de cette raison.

Lorsque nous discuterons les détails de cette question en comité, la Chambre aura droit d'obtenir du ministre quelque état comparatif qui prouvera hors de tout doute sous quel rapport les tarifs que payent les clients de l'Intercolonial dans les Provinces maritimes sont plus bas que ceux que payent les clients des autres grands chemins de fer. Le ministre des Chemins de fer a fait une déclaration étonnante au cours de son habile exposé, en disant qu'avant peu l'Intercolonial se trouverait dans une situation critique à cause de l'achèvement prochain de la construction du Grand-Tronc-Pacifique. J'ai tâché de suivre aussi attentivement que possible les observations de l'honorable ministre, et je crois avoir raison de dire que c'est une déclaration qu'il a faite dans le but de réclamer un changement dans l'administration et l'exploitation de cette ligne. Son raisonnement est que le Grand-Tronc-Pacifique viendra nécessairement en concurrence avec l'Intercolonial lorsqu'il sera complété, qu'en conséquence, les recettes de celui-ci diminueront en proportion du tarif qui lui sera enlevé, et qu'alors, le Gouvernement devra probablement réclamer un changement radical dans la politique administrative de cette ligne.

Je rappellerai au ministre des Chemins de fer qu'avant son élection au Parlement, ceux qui ont parlé au nom du Gouvernement sur la question du Transcontinental, au cours des sessions de 1903 et 1904, n'ont pas pris cette attitude. Je pourrais citer de nombreux arguments dans les discours des ministres d'alors, à l'encontre du raisonnement que l'honorable ministre a em-

ployé cette après-midi. Mais, je n'en citerai qu'un seul, tiré du discours du ministre de l'Intérieur du temps (M. Sifton), le plus efficace, à mon avis, de tous ceux que les ministres d'alors ont prononcés à l'appui de la politique du Gouvernement. Voici ce qu'il a dit de l'Intercolonial:

Notre ancien collègue (M. Blair), nous dit que ces facilités ne sont pas encore suffisantes, et qu'il faudra quelques millions de plus pour que ce chemin puisse répondre aux besoins des affaires dans les conditions actuelles. J'ignore si cela est exact ou non. Je ne suis pas assez au courant des affaires de l'Intercolonial pour pouvoir en juger; mais je crois que nous pouvons tous nous entendre au sujet de ce que nous savons, de ce qui est généralement admis, savoir: que depuis deux ans l'intercolonial a eu tout le traffic qu'il pouvait expédier et que ses facilités ne sont plus suffisantes pour lui permettre d'expédier la besogne dont il est actuellement chargé.

L'honorable député de Mamilton (M. Barker) avait allégué qu'il fallait confier à l'Intercolonial le transport jusque dans les Provinces maritimes, du trafic amené de l'Ouest à Montréal par le Transcontinental National. Le Gouvernement, par la bouche du ministre de l'Intérieur (M. Sifton), répondit dans les termes suivants à cet argument:

Or, quelle est la proposition de l'honorable député d'Hamilton? C'est que l'Intercolonial avec son équipement à peine suffisant pour expédier la besogne actuelle, entreprenne de faire trois ou quatre fois plus d'affaires que le Grand-Tronc, qu'il entreprenne les affaires du Grand-Tronc-Pacifique, que les affaires de ces voies ferrées soient tout à coup précipitées sur l'Intercolonial, et que l'on s'attende à ce que cette voie ferrée, avec son outillage insuffisant, fasse la besogne des trois lignes. Et mon honorable ami prétend que cela est à désirer.

Et il continue en faisant un tableau décourageant des circonstances, au cas où l'Intercolonial serait obligé de se charger de tout ce trafic. Ainsi, l'on voit que le raisonnement des ministres à cette époque était que la construction du Grand-Tronc-Pacifique dans la province du Nouveau-Brunswick, loin de nuire à l'Intercolonial ou de lui enlever du trafic, augmenterait tellement le volume du commerce, qu'il n'y aurait pas trop de ces deux lignes dans cette province pour tout le transporter. Je tiens à rappeler ces paroles au ministre des Chemins de fer, afin qu'il sache que le raisonnement qu'il a employé cette après-midi au nom du Gouvernement est tout le contraire de celui qu'a employé le Gouvernement en 1903.

L'honorable ministre (M. Graham) a parlé de la tentative du Grand-Tronc de transporter tout son trafic à Portland. Il n'ignore pas que cette phase de la question a été discutée à fond en 1903 et en 1904. Il semble désespérer de voir le Grand-Tronc faire autre chose. Mais il y a cinq ans que nous désespérions de ne jamais lui voir faire autre chose, et nous avons allégué dans le temps que toutes les stipulations, toutes les conventions, tous les contrats dont la Chambre avait été saisie ne pouvaient pas empêcher, et de fait n'empêcheraient pas le Grand-Tronc de transporter à l'avenir tout son trafic à Portland, comme il l'avait fait dans le passé. Le premier ministre, en discutant cette question, déclara qu'il ne s'attendait pas du tout voir le Grand-Tronc détourner son trafic de Portland pour l'expédier par les Provinces maritimes du Canada. Il admit franchement qu'il ne s'attendait pas à cela, mais qu'il s'attendait, grâce aux stipulations de la convention soumise à la Chambre à ce moment, que tout le trafic du Grand-Tronc à l'Ouest, tout le nouveau trafic, comme il disait, serait transporté, non pas à Portland, mais par voie des Provinces maritimes du Canada. Cette déclaration laissait beaucoup de latitude à la critique. Les honorables députés de la gauche au moins ne voyaient pas bien comment il était possible de faire une distinction aussi tranchée. Ils ne voyaient pas et ne voient pas encore comment on peut s'attendre que le Grand-Tronc fasse une curieuse division de son trafic, et transporte par voie de Portland cette partie que l'on pourrait supposer d'origine passée, et par voie de Saint-Jean ou Halifax, cette autre partie que l'on pourrait supposer d'origine future. Personne que je sache n'a encore vu cette distinction, et les observations du ministre des Chemins de fer cette après-midi me donnent la certitude que lui-même, moins que tout autre, voit la possibilité de réaliser un tel arrangement.

Le ministre nous a prouvé encore, par ses observations, que la convention conclue par le Gouvernement en 1903 et 1904 est absolument futile. Comment s'est-il exprimé? Il a dit que l'Intercolonial ne pouvait pas facilement se maintenir, ne pouvait pas facilement rapporter des profits, ne pouvait pas facilement obtenir le trafic de l'Ouest qu'il devrait avoir, à moins de s'accrocher à quelque grande corporation de chemin de fer. Je crois plutôt que la grande difficulté au sujet de l'Intercolonial dans le passé est qu'il s'est trop accroché aux influences et au favoritisme politique, et trop peu aux méthodes ordinaires des affaires pratiques et efficaces. C'est là la difficulté au sujet de l'Intercolonial, mais j'y reviendrai. Le ministre désirerait que l'Intercolonial fut associé à quelque grande corporation de chemin de fer. Remontons à dix ou douze ans passés; voyons quelle était la proposition du Gouvernement en 1897 ou 1898. Je me rappelle très bien les débats d'alors, parce que j'étais nouvellement arrivé au Parlement, et qu'un débat aussi important frappait mon esprit, plus particulièrement parce qu'il s'agissait de l'Intercolonial, une ques-

tion d'un intérêt toujours absorbant pour les députés des Provinces maritimes. Quelle était la proposition du Gouvernement à cette époque? Il avait conclu une convention avec la compagnie du chemin de fer du comté de Drummond et une autre avec le Grandd-Tronc, et je ferai observer au ministre des Chemins de fer les brillantes prédictions faites à cette occasion. Un homme très capable occupait alors la position de ministre des Chemins de fer et des Canaux, feu l'honorable M. Blair. Voici comment ce ministre s'exprimait à la page 4,061 du " Hansard " de cette année, en parlant au nom du Gouvernement à la Chambre et au pays:

L'idée s'est répandue à l'étranger et est profondément enracinée dans l'esprit des gens qu'à cause que l'Intercolonial n'a pas été une ligne de rapport, ou, en d'autres termes, a pu à peine, dans toute son existence, accuser une balance au crédit, le principe de la possession des chemins de fer par l'Etat est vicieux dans son essence, et qu'il vaut mieux pour un gouvernement n'avoir rien à faire avec les chemins de fer.

C'est une idée qui,—je crois être justifiable de le dire—a pénétré fortement dans l'esprit du peuple. Mais je crois pouvoir démontrer à ce comité que ce qui a surtout amené cet état de choses, c'est que le chemin de l'Intercolonial est toujours resté isolé. Avant de terminer je démontrerai à ce comité que nous avons de bonnes raisons de croire que lorsque ce prolongement sera effectué, et lorsqu'il aura eu l'occasion de lutter avec succès, les jours de déficit disparaîtront, et que nous pourrons —je ne dis pas payer l'intérêt sur le capital— je ne crois pas que le pays espère cela, mais nous pourrons par l'arrangement pratique qu'il nous sera permis de faire et par les avantages qui nous seront donnés à Montréal, montrer de bons résultats et changer l'état de choses qui a existé dans le passé en ce qui a trait à l'exploitation de ce chemin de fer. Je ne désire nullement blâmer la manière dont le chemin de fer Intercolonial a été administré dans le passé.

Et plus loin:

Autant que j'ai pu exercer le discernement que je puis avoir, je dis que le prolongement de ce chemin de fer jusqu'à la ville de Montréal changera la position qu'il a occupé dans le passé, en créant un commerce qui ne saurait manquer de produire de bien meilleurs résultats.

Puis à la page 4269:

Mais, ainsi que je l'ai dit, le fait que nous n'avons transporté en droiture qu'une petite proportion des voyageurs et des marchandises, fait voir avec quels désavantages le chemin a été exploité. Nous attendons un changement absolu sous ce rapport.

Et plus loin:

Et, ainsi que je l'ai dit il y a un instant, si vous examinez les détails du contrat passé entre le Gouvernement et ces compagnies, vous comprendrez facilement que nous avons été prudents et avons eu soin de faire insérer toute condition de nature à nous fournir l'occasion de prendre notre part du commerce de l'Ouest. Ainsi que vous le verrez, le Grand-Tronc s'est engagé à transporter les produits de l'Ouest jusqu'à Montréal, et de nous les y livrer, non pas les transporter par la ligne de Richmond ou de Lévis—non pas de les transporter tout le temps sur la ligne du Grand-Tronc, mais de nous les livrer. Ainsi, quand nous enverrons nos agents solliciteurs dans l'Ouest, ainsi que le font toutes les compagnies de chemins de fer, et que ces agents choisiront les produits et passeront des contrats, nous serons certains qu'ils nous seront remis une fois rendus à Montréal.

On voit par ces extraits l'attitude que le Gouvernement a prise à cette époque. M. Sifton l'a définie durant le débat de 1903 d'une façon encore plus frappante. Il a dit que l'Intercolonial avait auparavant son terminus dans un champ de labour, mais que le Gouvernement l'avait mis dans la ville de Montréal et placé le chemin en état de faire concurrence aux autres voies ferrées et d'obtenir sa part du grand trafic de l'Ouest. En 1903 le Gouvernement a fait un marché avec la compagnie du Grand-Tronc, marché dont nous trouvons les conditions à la page 4088 et suivantes du hansard. Le Gouvernement prétendait alors que ce marché avec la compagnie du Grand-Tronc lui permettrait d'obtenir pour son chemin sa part de trafic de l'Ouest et de transport direct, et que par le fait l'Intercolonial serait placé sur une base entièrement différente de celle qu'il avait occupée dans le passé. Il ne devait plus y avoir de déficit; l'Intercolonial devait à l'avenir recevoir sa part raisonnable du trafic de l'Ouest, et le marché conclu par le Gouvernement devait avoir pour résultat une entière révolution dans le chiffre des recettes que nous étions en droit d'attendre de l'Intercolonial. Nous voici aujourd'hui avec dix années d'expérience de ce marché, et quelle est la réponse du ministre des Chemins de fer? Il répond au peuple, il répond au Parlement que le marché conclu en 1897 et 1898 entre le Gouvernement du Canada et la compagnie du Grand-Tronc n'a apporté absolument aucun changement ni profit à l'Intercolonial ou à la population du pays; que ce marché a été virtuellement éludé; qu'il n'a pas contribué à apporter à l'Intercolonial aucune part raisonnable ou proportionnelle du trafic de l'Ouest. En présence de ces faits je demande à la Chambre et au pays quelles espérances on doit fonder sur les convenions conclues en 1903 et en 1904 entre le Gouvernement et la compagnie du Grand-Tronc-Pacifique, laquelle n'est après tout que la compagnie du Grand-Tronc sous un autre nom.

Le ministre des Chemins de fer et des Canaux, dans le discours qu'il a prononcé cet après-midi, me semble avoir par mégarde critiqué aussi sévèrement qu'ils l'ont jamais été par le parlement ou par le peuple les marchés de 1903 et 1904. Il a dé-

montré que ces conventions, celles contenues dans les lois de 1897 ou dans celles de 1903, n'ont pas atteint le but que l'on se proposait de détourner le trafic du Grand-Tronc du port de Portland dans les Etats-Unis, au bénéfice des ports canadiens des Provinces maritimes. Dans ces circonstances, comment mon honorable ami espère-t-il réussir à relier l'Intercolonial à aucun grand réseau de chemin de fer du Canada plus que l'on n'a réussi à le relier au Grand-Tronc par le marché de 1897. Comment pourrait-il faire un marché plus strict ou apparemment plus efficace pour atteindre ce but? Je ne crois pas que mon honorable ami soit prêt à nous dire comment les conditions de ce marché pouraient être plus rigides. Nous voyons les résultats. Aucune des prédictions du Gouvernement en 1897 ne s'est réalisée ni dans sa lettre ni dans son esprit. Les déficits au lieu de disparaître ont augmenté, et nous sommes aujourd'hui en présence d'un déficit d'un demi million de dollars. La seule réponse que le ministre puisse donner en est une qu'il est bien difficile de contrôler, savoir que la population des Provinces maritimes obtient des prix de transport de marchandises plus bas que la population des autres provinces.

L'hon. M. GRAHAM: Mes remarques ne portaient pas sur les tarifs de cette année. Le déficit cette année peut être causé en grande partie par la diminution considérable de trafic qui a eu lieu sur tous les chemins de fer. La diminution jusqu'au 31 décembre s'élevait à plus d'un demi million de dollars.

M. R. L. BORDEN: Je ne veux pas limiter mes observations au seul résultat obtenu cette année sur l'Intercolonial, parce qu'il est bien connu que pendant que tous les autres chemins de fer dignes de ce nom sur ce continent payaient des dividendes sur le capital versé, on considérait que l'Intercolonial avait donné d'excellents résultats s'il n'avait pas de déficit ou pouvait montrer un excédent de quelques milliers de dollars. Il faut une explication à cela. L'opposition a fait connaitre ses vues à ce sujet en 1903, lorsque le Gouvernement a déposé sa proposition devant la Chambre. Je ne veux pas reprendre le débat qui a eu lieu à cette époque, mais je signalerai seulement à l'attention de la Chambre la proposition que nous avons faite. J'ai présenté à cette session une résolution déclarant entre autres choses ce qui suit:

La Chambre est d'avis que le réseau des chemins de fer de l'Etat dans la province de Québec et les Provinces maritimes doit être augmenté, amélioré et prolongé à l'ouest de Montréal jusqu'aux points où il pourait aller chercher, pour les distribuer entre les ports du Saint-Laurent et de l'Atlantique, les produits toujours grandissants de nos immenses territoires de l'Ouest.

Que la gestion du réseau de l'Etat et de toutes les lignes qui dépendent de l'Etat doit être soustraite à l'ingérence, à l'influence et à l'autorité politiques.

Pendant la même session ou à la session suivante les réponses données aux questions posées au Gouvernement indiquaient que si le chemin de fer Intercolonial avait été prolongé d'Halifax jusqu'à Parry-Sound il aurait pu transporter le grain à un prix qui lui aurait apporté une part raisonnable du trafic de l'Ouest. Je ne répéterai pas cependant ce que je disais alors, mais je veux seulement rappeler aux honorables membres de cette Chambre quelle attitude l'opposition a prise à cette époque.

Mon honorable ami le ministre des Chemins de fer a parlé d'améliorer la condition de l'Intercolonial en louant ce chemin de fer à une grande compagnie de chemins de fer. Si le Gouvernement n'adopte pas cette politique, a-t-il dit, il faudra se ranger à la proposition de l'honorable député de Westmoreland (M. Emmerson) et faire l'acquisition de certains chemins de fer dans la province du Nouveau-Brunswick. Je ne puis comprendre comment l'acquisition de ces chemins tributaires dans le Nouveau-Brunswick nous apportera notre part du trafic de l'Ouest, lequel d'après tous les ministres des Chemins de fer que j'ai entendus discuter la question, il est absolument nécessaire d'obtenir si l'on veut le succès futur du chemin de fer de l'Etat.

L'acquisition d'embranchements dans le Nouveau-Brunswick ne nous donnera aucun avantage spécial pour obtenir notre juste part du grand trafic de l'Ouest que tous nous voulons obtenir. Je ne vois pas non plus comment l'acquisition de ces embranchements contrebalancera les désavantages dont a parlé le ministre des Chemins de fer, si c'est un désavantage que présentent les tarifs réduits dont jouit présentement la population des Provinces maritimes, en comparaison des autres parties du pays. Cependant mon honorable ami dit qu'il faut choisir l'une ou l'autre alternative. Il dit qu'il n'y a que deux choses à faire; louer l'Intercolonial à quelques grandes compagnies de chemins de fer ou d'acquérir des embranchements. Prenons la dernière alternative. Y a-t-il une seule personne qui dira que l'acquisition de ces embranchements dans la province du Nouveau-Brunswick remédiera aux désavantages dont le ministre a parlé? Je puis avoir l'esprit très obtus, mais je ne puis comprendre comment cet expédient réussira à sortir l'Intercolonial des difficultés dans lesquelles, d'après le ministre, ce chemin est plongé.

Je ne sais pas si le ministre des Chemins de fer a d'autres moyens en vue. La question a été posée au commencement de cette

session et le Gouvernement a répondu que certaines propositions lui avaient été faites au sujet de l'Intercolonial, mais qu'il ne les avait pas même étudiées. Mais nous voici en présence d'un autre point très important du discours prononcé cet après-midi par le ministre. Il a dit qu'il faudrait faire certains changements. Je crois qu'il est allé jusqu'à dire que d'après lui, qu'un changement surtout était nécessaire dans l'administration de l'Intercolonial, et il a parlé de la création d'une commission. Mon honorable ami, le député de Lanark-sud (M. Haggart) a parlé de la proposition que j'ai faite il y a quelques années de confier l'administration de l'Intercolonial à un comité. Je n'ai aucune confiance et je ne repose pas la moindre confiance dans les mots " Bureau " ou " Commission " mais j'aurais confiance si l'Intercolonial était administré d'après des méthodes d'affaire et si on le soustrayait complètement à l'influence des partis politiques. La Chambre remarquera que je ne dis pas " soustrait à l'intervention politique ".

Par ingérence politique, j'entends l'exercice de l'influence politique, dans la plus haute acceptation du mot. Il est peut-être absolument légitime et convenable que le Gouvernement et le Parlement exercent cette influence politique dans l'administration de l'Intercolonial; mais dans ma pensée, il s'agit de l'ingérence politique exercé par un parti; et j'entends par là cette distribution des faveurs politiques, cet exercice des influences de parti qui tendent à faire de l'Intercolonial, quelque soit le parti au pouvoir, un vaste mécanisme politique. Je le sais de science certaine, il existe dans les Provinces maritimes certains chefs de file aux yeux desquels l'Intercolonial est la propriété du parti liberal, tant que ce parti garde en main les rênes du pouvoir; ils ne soupçonnent pas même que ce soit la propriété du peuple canadien. Je ne suis pas assez partisan pour nier que si les conservateurs étaient au pouvoir, il y aurait des individus se réclamant du parti conservateur qui émettraient des opinions tout aussi fantastiques et aussi absurde touchant la propriété et la gestion de ce réseau.

L'essentiel ici, c'est de placer l'administration de l'Intercolonial dans une situation qui mtete le partisan politique dans l'impuisance d'exercer son in influence. L'honorable ministre affirme que la gestion de l'Intercolonial aujourd'hui ne laisse rien à désirer. Je m'y entends quelque peu en matière d'administration de l'Intercolonial et je ne saurais me ranger à pareil avis. J'en suis convaincu, il y a sur l'Intercolonial des vingtaines, des centaines d'hommes qui sont indépendants des liens ordinaires de discipline, parce qu'ils doivent leur position à l'influence politique et c'est encore cette influence politique qui les empêche de se soumettre à la discipline, si essentielle à la bonne administration du réseau. Je parle en connaissance de cause et s'il le fallait, au besoin, je pourrais citer des preuves à l'appui de ces observations. Peu importe les noms, c'est le principe qui doit tout dominer et quand le ministre des Chemins de fer nous dit qu'advenant cette réforme, la responsabilité de l'Etat recevrait une rude atteinte, je me permettrai de lui faire observer, sans vouloir blesser ses justes susceptibilité que son affirmation n'est pas strictement conforme à la vérité des faits.

Qu'avons-nous fait au Canada, ces années dernières. N'avons-nous pas créé une commission chargée de surveiller et d'effectuer la construction du Transcontinental? C'est là sans doute une tentative de soustraire cet ouvrage aux influences de parti, s'il était possible d'atteindre cet objectif, en confiant la tâche à des hommes qui s'acquittent de cette besogne, indépendamment de tout ministère. N'avons-nous pas créé une commission du service civil, et la création de cette commission ne porte-t-elle pas quelque atteinte à la responsabilité de l'Etat, dans le sens indiqué par le ministre? Il y a trois ou quatre ans, n'avons-nous pas créé une commission fédérale des chemins de fer, commission à qui incombent aujourd'hui et à laquelle la loi attribue des devoirs et des fonctions remplis autrefois pas le comité des chemins de fer du conseil, composé de membres du cabinet?

Je m'adresse ici à des hommes qui ont le sens des affaires et qui, j'en suis convaincu, pèseront mes paroles. Et je ferai observer que lorsqu'un Gouvernement décide de se livrer à l'exploitation d'une industrie, comme celle des transports, il devient nécessaire de modifier certaines théories surannées touchant la responsabilité du gouvernement. En Grande-Bretagne, aux Etats-Unis, et au Canada, l'industrie des transports a été presque exclusivement abandonnée au soin des sociétés d'initiative privée. Comme l'a fait observer à bon droit le député de Lanark-sud (M. Haggart), il n'en est pas ainsi dans les autres pays; car si on élimine la Grande-Gretagne et les Etats-Unis, on constate qu'au moins les deux-tiers des chemins de fer du monde sont des réseaux d'Etat exploités, pour la plupart, par l'Etat. Mais il en va tout autrement en Grande-Bretagne et aux Etats-Unis. Par conséquent, lorsque nous entreprenons ici au Canada une exploitation qui est abandonnée à l'initiative privée dans les grands pays de langue anglaise; lorsque, dans l'exploitation de cette industrie, nous concurrençons, l'initiative privée, il importe, à mon avis, de relâcher ces liens de la responsabilité gouvernementale à laquelle le ministre des Chemins de fer attache une si haute importance.

Supposons que le Parlement canadien place l'Intercolonial sous la juridiction d'une commission ou d'un comité ou sous

la direction d'un seul homme—ce sont là du reste des détails dont je n'ai cure—et qu'il accorde à cet individu une situation qui le mette en mesure d'effectuer la gestion du réseau indépendamment de toute influence politique et de toute ingérence de parti; le Parlement du Canada pourrait revenir sur sa décision et s'il constatait que ce système n'aboutit pas au succès, il lui serait facile de revenir aux méthodes primitives et de chercher quelque nouveau mode d'administration de ce réseau. Il ne s'agit ici de restreindre la responsabilité du Parlement et du Gouvernement que pour le moment; cette modification ne se rattache qu'à l'exploitation du réseau, et cela afin de permettre d'effectuer cette exploitation, au point de vue strict des affaires et des meilleures méthodes commerciales. A mon avis, le ministre des Chemins de fer ne saurait traiter légèrement la proposition formulée à cet égard. Il parle bien, il est vrai, d'un comité de quatre titulaires, mais il ne nous a nullement éclairés sur la nature de leurs devoirs et de leurs responsabilités. Il existe actuellement un chef d'exploitation du réseau de l'Intercolonial. En quoi l'Intercolonial ou le public bénéficierait-il de la création d'un comité de quatre titulaires, si vous n'apportez aucune modification au mode d'exploitation? Il vaudrait tout autant laisser la gestion du réseau entre les mains du ministre des Chemins de fer et des Canaux et attendre de cette administration des résultats satisfaisants. Voici le résultat auquel doivent aboutir nos efforts par la solution de ce problème qui accapare l'attention publique depuis plus d'un quart de siècle: c'est de chercher un moyen d'appliquer à la gestion de l'Intercolonial, les méthodes commerciales en vogue au pays, méthodes fort simples en elles-mêmes et appliquées avec intégrité. Il y a trois ou quatre ans, nous avons proposé de soumettre l'Intercolonial à la juridiction de la commission des chemins de fer et d'assimiler ainsi la situation de ce réseau à celle des autres chemins de fer au pays.

A mon avis, rien n'empêche l'adoption de cette proposition. Que le ministre des Chemins de fer crée un comité, une commission ou un seul titulaire, son initiative aboutira infailliblement à d'excellents résultats et il atteindra un objectif en vain visé par ses prédécesseurs, pourvu que sa législation et sa réglementation du réseau s'inspire des méthodes appliquées par l'initiative privée, dans l'industrie des transports. Qu'il suive cette ligne de conduite, et il en résultera infailliblement d'excellents résultats. A mon avis, rien ne s'oppose à ce que l'exploitation du réseau de l'Intercolonial rémunère les capitaux engagés.

Quelques députés semblent croire que l'Intercolonial traverse un véritable désert. Mais comment! ce réseau traverse une des plus belles régions du Canada; il sillonne la province de la Nouvelle-Ecosse, traverse la province du Nouveau-Brunswick, et pénètre dans la province de Québec. Est-ce que la contrée qui se déroule entre Québec et Montréal n'est pas une des plus belles et des plus pittoresques de tout le Canada? Le réseau de l'Intercolonial dans la province du Nouveau-Brunswick ne traverse-t-il pas une région de la plus grande fertilité, couverte de forêts superbes, bref, un pays doté d'incomparables ressources? Le réseau de l'Intercolonial qui sillonne la province de la Nouvelle-Ecosse ne traverse-t-il pas une contrée à population dense et ne transporte-t-il pas le trafic-marchandises provenant de grandes exploitations comme celles des acieries et forges du Dominion et la compagnie des acieries de la Nouvelle-Ecosse? Peut-on concevoir une contrée qui l'emporte sur celle-là par sa beauté et sa fertilité? Est-il possible de trouver dans toute l'étendue du Dominion un plus beau pays que la contrée de la Nouvelle-Ecosse traversée par l'Intercolonial? Je tiens juste compte de l'observation présentée par le ministre relativement à la concurrence des entrepreneurs de transports par eau; mais que personne ne s'imagine que le réseau de l'Intercolonial traverse un désert. Le pays qu'il sillonne ne le cède à aucun autre pays du monde, et rien ne s'oppose à ce que l'exploitation de ce réseau ne soit frappée au coin de l'intégrité et ne s'inspire sincèrement des meilleures méthodes commerciales. A mon avis, rien n'empêche que son exploitation soit couronnée d'un plein succès et qu'elle soit rémunératrice des capitaux engagés, ou qu'elle produise au moins quelque rendement tangible, rémunérant dans une certaine mesure les énormes capitaux placés dans cette entreprise.

Quant à la question des embranchements, elle a été longuement débattue, et je ne veux pas aborder de nouveau le sujet, ce soir. Je verrais d'un bon œil tout mouvement légitime tendant à créer des lignes tributaires de l'Intercolonial dans les Provinces maritimes ou dans la province de Québec. A mon avis, l'Intercolonial ne saurait demeurer dans cet état stationnaire. De deux choses l'une: ou l'Intercolonial doit se développer ou force nous sera de renoncer à son exploitation. Vous chercheriez en vain aujourd'hui dans toute l'étendue du Canada, un chemin de fer en exploitation qui demeure dans cet état de marasme. L'alternative s'impose au public et au gouvernement du Canada: ou bien renoncer à l'exploitation de l'Intercolonial, comme le ministre des Chemins de fer l'a en partie suggéré, cet après-midi, le céder à quelque société d'intérêt privé, ou bien travailler à son développement et appliquer non seulement à l'exploitation de la voie mais à son développement le même esprit de progrès et les bonnes méthodes commerciales qu'il y aurait lieu d'attendre d'une compagnie d'initiative privée, si

le titre de cette propriété était transféré à cette corporation. Il ne saurait exister de moyen terme ici. De deux choses l'une: ou bien il faut travailler à l'exploitation profitable et au développement de ce réseau, ou bien il faut le céder à une compagnie. En prenant la parole, j'ai voulu surtout faire observer au ministre que les brillantes prédictions de son prédécesseur au sujet des résultats qui devaient découler du prolongement de ce réseau jusqu'à Montréal ne se sont pas réalisées, j'ai voulu assi lui faire comprendre combien il est difficile de réaliser des résultats similaires à ceux qu'on a prédits ici, et cela uniquement au moyen de simples clauses et conditions insérées dans un contrat ou marché administratif. Ces prédictions ne se sont pas réalisées relativement au prolongement de l'Intercolonial à Montréal, et, à mon avis, elles ne se réaliseront pas davantage, sous le régime du traité administratif intervenu en 1903-1904 entre le gouvernement actuel et la compagnie du Grand-Tronc-Pacifique.

L'hon. M. EMMERSON: J'en suis convaincu, ceux qui connaissent le rôle que j'ai joué au cours des débats qui se sont déroulés ici au sujet de l'Intercolonial ne me jetteront pas la pierre, si je prolonge quelque peu cette discussion. J'ai déjà élevé la voix au cours de cette session, et dans d'autres circonstances j'ai cru obéir à mon devoir en manifestant ici publiquement mes vues. J'ai prêté la plus religieuse attention aux observations tombées des lèvres des honorables députés qui m'ont précédé cet après-midi et ce soir, et je dois le déclarer, je n'ai guère trouvé de note consolante dans les observations formulées tant par les orateurs de la droite que par ceux de la gauche.

Vous en conviendrez, Monsieur l'Orateur, c'est une tâche bien ingrate, de creuser seul son sillon; et lorsque j'ai prêté l'oreille aux remarques du ministre des Chemins de fer et aux observations subséquentes du député de Lanark-sud (M. Haggart) touchant l'Intercolonial et ses embranchements, aussi qu'au discours prononcé par le chef de l'opposition on le comprendra, je n'en ai guère reçu de consolation.

C'est une position quelque peu désagréable de se trouver à moitié chemin entre les deux et de ne trouver personne qui soit d'accord avec mes vues relativement à une question aussi importante que celle de l'Intercolonial. Je veux qu'il n'y ait pas d'erreur sur mon attitude. Depuis plus de vingt-cinq ans, je suis dans la vie publique, et je n'ai jamais été et je ne serai jamais accusé d'être un opportuniste ou de dissimuler mes convictions sur des affaires publiques, qu'elles soient opposées à un parti ou à un autre. On dira peut-être que j'ai des idées arrêtées au sujet de l'Intercolonial; il est possible que ce soit vrai, mais je crois que ces idées sont honnêtes et sont le résultat d'une vie d'étude des conditions qui existent sur cette voie ferrée et qu'elles sont aussi le résultat d'une familiarité qu'il m'a été possible d'entretenir avec l'association des employés du chemin de fer, et qu'elles sont également dues à la connaissance que j'ai des besoins du public des Provinces maritimes et des conditions que cette ligne de chemin de fer est destinée à remplir.

Je puis, monsieur l'Orateur, féliciter le ministre des Chemins de fer et des Canaux, sur l'excellent discours qu'il a prononcé cet après-midi. Je crois que si jamais un discours a confirmé l'attitude que j'ai prise devant cette Chambre, c'est bien le discours de mon honorable ami le ministre des Chemins de fer. On se souviendra, peut-être que les vues que j'ai exprimées sont d'abord, que nous continuions à posséder et à exploiter l'Intercolonial comme un chemin de fer d'Etat et que son exploitation soit prolongée, soit développée, sous tous les rapports. Je suis certain que dans le discours si clair, si concis et si éloquant du ministre des Chemins de fer, chaque sujet que j'ai à cœur, en ce qui concerne ce chemin de fer, a été développé et a été démontré au delà de toute question.

M. R. L. BORDEN: Pourquoi le discours du ministre n'at--il pas été une consolation pour l'honorable député?

L'hon. M. EMMERSON: Que mon honorable ami n'anticipe pas. Il a établi mes prémisses, il a défendu chaque affirmation que j'ai faite, il a démontré, par comparaison avec les autres chemins de fer que l'Intercolonial a été un des mieux administrés parmi les chemins de fer du Canada, qu'il a été convenablement dirigé, que ses tarifs sont bas, que ses bénéfices sont en conséquence petits, que ses dépenses ne sont pas élevées si on les compare avec celles des autres chemins de fer; il a démontré toutes ces choses et il a fait voir que l'Intercolonial a poursuivi un grand but. Mon honorable ami a commencé en disant que la première condition à établir c'est que nous devions nous souvenir que l'Intercolonial était un complément des canaux, que tous les deux devaient être examinés avec la même lumière, à l'époque de la Confédération, qu'ils étaient destinés tous les deux, à former plus tard, à mesure que notre vie s'avance, une association dans la même situation relativement l'un à l'autre, et devenir comme le complément l'un de l'autre.

Mon honorable ami le ministre des Chemins de fer et des Canaux, est tombé d'accord sur cette condition. Ensuite, il a abordé le point important, que c'est le devoir du Parlement, comme c'est le devoir du peuple du pays, de reconnaître l'Intercolonial et les canaux, comme des réseaux jumeaux devant être traités absolument et pratiquement de la même manière, l'un servant de voie de transport pour le Canada central et l'autre de grande route pour l'Est du Canada, aussi bien que pour le centre, en

ce qui touche au trafic. Il a prouvé au delà de toute question, cette affirmation et mon honorable ami le chef de l'opposition ne s'est opposé qu'à un seul point de l'argumentation de mon honorable ami le ministre des Chemins de fer et des Canaux. Il n'est pas d'accord sur la question des taux du tarif de l'Intercolonial, mon honorable ami, le chef de l'opposition déclare qu'il veut qu'on lui démontre que les tarifs en usage sur l'Intercolonial sont plus faibles. Dans une occasion précédente, je crois que c'était il y a deux ans, j'ai déposé sur le bureau de la Chambre les taux des tarifs en usage sur le Grand-Tronc et sur le Pacifique-Canadien, les taux affectés aux passagers et aux marchandises sur ces deux chemins de fer et en même temps j'ai déposé les tarifs de passagers et de marchandises en usage sur l'Intercolonial. Je veux seulement rappeler à la Chambre que, à cette occasion il a été démontré clairement et sans discussion possible que les tarifs de marchandises sur l'Intercolonial, pour toutes les classes des marchandises, étaient plus bas que ceux d'aucun autre chemin de fer. J'ai ensuite montré quelle augmentation il existait entre les prix du Grand-Tronc et du Pacifique-Canadien, comparativement au tarif de l'Intercolonial sur certaines classes de marchandises.

J'ai donné le tarif pour des distances différentes, en commençant à 5 milles et allant jusqu'à 10 milles puis à 700 milles; j'ai signalé la différence qui existe entre les tarifs d'exportation et ceux du tarif ordinaire et j'ai aussi signalé que les augmentations dans les taux de l'Intercolonial, étaient évaluées de 50 à 100 p. 100 relativement à certaines classes. J'ai attiré l'attention du Parlement à l'époque, sur les taux locaux du charbon par wagon entier, et j'ai montré en établissant une comparaison avec les autres chemins de fer, que les taux de l'Intercolonial étaient de 25 à 10 pour 100 plus bas, selon la distance. J'ai aussi montré relativement au bois, pour citer un exemple, que les prix sur une distance de 650 à 700 milles par l'Intercolonial, était de 57 p. 100 plus bas que les taux d'exportation sur un autre chemin de fer et en ce qui regarde la traction ordinaire, de 76 p. 100 plus bas qu'ils ne le sont sur le Pacifique-Canadien ou sur le Grand-Tronc. Les tarifs des passagers étaient inférieurs relativement au nombre de milles. Les honorables députés n'ont qu'à se reporter aux pages 5338 et suivantes, du hansard de 1907, pour trouver la confirmation des renseignements que je donne maintenant. Si mon honorable ami le chef de l'opposition est désireux de s'instruire, il peut apprendre beaucoup dans ces pages parce que les taux des tarifs de marchandises que j'ai donnés sont ceux qui sont en usage actuellement sur ces lignes de chemins de fer. Les documents originaux ont été présentés au Parlement tels que je les ai eus des chemins de fer et les faits et les déclarations furent donnés alors. Ce n'est que sur ce point qu'il y a eu une différence entre mon honorable ami le chef de l'opposition et mon honorable ami le ministre des Chemins de fer et des Canaux relativement à l'Intercolonial. J'ai dit, que je n'avais pas reçu beaucoup de consolation, même si la position que j'ai prise relativement à l'Intercolonial en ce qui concerne son exploitation, a été bien établie par les observations de mon honorable ami, le ministre des Chemins de fer et des Canaux, à cause des conclusions de son discours. Après avoir dit que le chemin de fer avait été parfaitement dirigé qu'il n'y avait pas de faute à constater, que son administration ne pouvait pas être meilleure comparativement à celle des autres chemins de fer, il a posé cette question: qu'allons-nous faire avec ce chemin de fer?

Pourquoi est-il nécessaire de faire quelque chose avec ce chemin de fer? Il a clairement démontré que pendant l'année dernière, avec tous les autres chemins de fer de ce continent, l'Intercolonial avait vu ses bénéfices diminuer et que cela avait été particulièrement remarqué dans les Provinces maritimes à cause de la diminution dans le commerce du bois. Il faut qu'on se souvienne que le trafic du bois sur l'Inttercolonial représente 26 p. 100 de tout son trafic, et je suis sûr que je reste dans les limites de la vérité quand je dis qu'il y a eu une réelle stagnation dans le transport du bois le long de la ligne de l'Intercolonial, pendant les derniers douze mois, par suite des conditions du commerce de bois en Angleterre. Sur ce point particulier seulement, il y a eu une baisse immense dans les bénéfices de l'Intercolonial et cette baisse a été suivie d'une diminution de ses bénéfices pour d'autres trafics, s'élevant au montant de $500,000, comme le ministre des Chemins de fer et des Canaux l'a prouvé. Il a montré qu'en dépit de cette diminution et malgré l'augmentation des salaires payés aux employés, on ne craint pour cette année qu'un déficit d'un demi-million de dollars. N'avons-nous pas eu un surplus sur l'Intercolonial pendant les cinq années dernières? Alors, de quoi se plaint-on? Qu'y a-t-il à faire? Si l'administration de l'Intercolonial a été bonne comparativement à celle des autres chemins de fer du Canada, s'il n'y a pas lieu de se plaindre à ce sujet, pourquoi serait-elle condamnée simplement parce qu'il y a des déficits? Certainement, monsieur l'Orateur, on ne soutiendra pas cela dans cette Chambre. On a déposé l'autre jour sur le bureau de la Chambre un rapport montrant que le déficit du canal Welland seulement, pendant les cinq années dernières, s'était élevé en moyenne à $180,000 par an. Un honorable député a groupé les chiffres relatifs aux déficits de l'Inter-

colonial depuis 1867 jusqu'à nos jours, et il a montré que la moyenne des déficits de l'Intercolonial, en commençant à sa création, quand ce n'était qu'une ligne de chemin de fer allant de la Rivière-du-Loup à Halifax, Moncton, Saint-Jean, et il a fait voir que ces déficits ne s'élevaient qu'à $250,000. Sur ce petit canal seulement, il y a une perte annuelle de $180,000. Parle-t-on de faire quelque chose à ce propos?

Le ministre nous a dit que les canaux du Canada sont un complément de l'Intercolonial, mais si vous n'ajoutez qu'un seul autre canal, vous obtiendrez un plus grand déficit annuel sur ces deux canaux que vous n'en avez sur l'Intercolonial. Sans doute, si vous prenez les canaux du Canada comme formant un seul réseau, d'après la déclaration du ministre lui-même, vous aurez un déficit dépassant un million et quart de dollars. Comment se fait-il que nous n'ayons jamais entendu poser cette question: que ferons-nous avec les canaux, ou bien, les placera-t-on sous l'administration d'une commission, ou encore, les cédera-t-on à une compagnie particulière dans l'intérêt du pays? Si ces questions sont posées au sujet de l'Intercolonial, elles pourraient certainement l'être avec autant de raison au sujet des canaux qui ont des déficits.

M. ANDREW BRODER: L'honorable député sait sans doute que le trafic dans les canaux est gratuit dans toute l'étendue du pays. Il n'y a aucune analogie entre eux et l'Intercolonial.

L'hon. M. EMMERSON: Je remercie mon honorable ami du renseignement, mais je crois qu'il y a une grande analogie, car il y a eu un placement de $90,000,000 de ce même argent, dans l'Intercolonial, ces deux placements ayant pour but de développer le commerce du pays. Mais il y a un autre point qui milite en faveur de l'Intercolonial: c'est que sa construction a été entreprise pour grouper dans la Confédération les provinces qui étaient alors éparses dans le Dominion.

Si je suis désappointé par le discours du ministre des Chemins de fer c'est parce que ces conclusions ne sont pas d'accord avec ses arguments. Il a prétendu que l'excellente direction donnée à l'Intercolonial sous l'exploitation par le Gouvernement, faisait bonne figure en comparaison des exploitations privées des autres chemins de fer, et que si les résultats de la comptabilité n'étaient pas aussi favorables pour l'Intercolonial pourtant ce chemin de fer avait été exploité dans des conditions particulières. Je suis d'accord avec le ministre sur ce point.

Cependant, il conclut que, bien que l'administration du chemin de fer par le Gouvernement soit excellente, bien que le ministre des Chemins de fer, par l'entremise de son département, soit parfaitement en mesure de le gérer, et bien que les conditions soient de nature à permettre l'application d'un tarif modéré, il n'en est pas moins essentiel au succès de l'Intercolonial de revenir à l'exploitation par compagnie privée. Et quel genre de succès rêve-t-il d'obtenir? L'honorable ministre voudrait, dit-il, tenter une expérience. Il voudrait former un bureau d'administration, une sorte de bureau consultatif, dit-il. Mais qu'il me permette de lui demander: Quel besoin y a-t-il d'un bureau consultatif ou d'un bureau administratif, si, sous le régime actuel, la gestion est aussi excellente qu'il le prétend?

M. LENNOX: Très bien.

L'hon. M. EMMERSON: Pourquoi un changement serait-il nécessaire? Si le ministre rejette la proposition de placer ce chemin de fer sous la direction d'un commissaire, ou de commissaires indépendants du Gouvernement actuel, ou des gouvernements futurs, et responsables envers le seul Parlement; s'il refuse de placer ce chemin de fer sous la direction d'un employé de notre Parlement, alors à quoi bon changer le système qui a produit les excellents résultats de ces années dernières,—et je reconnais que ces résultats ont été excellents. S'il est opportun d'établir un bureau d'administration alors, je signalerai à l'attention du ministre la composition de ce bureau. Si je comprends bien, trois des membres de ce bureau font à l'heure qu'il est partie du département des chemins de fer. L'un est le sous-ministre, et c'est un sous-ministre très habile, comme j'ai eu l'occasion de le constater. Les deux autres sont des fonctionnaires qui ont été durant nombre d'années attachés à l'Intercolonial, et qui ont exercé la gestion pour le compte du département des Chemins de fer. Si ce bureau doit être consultatif, je ferai observer que nous avons eu durant nombre d'années le bénéfice des conseils de ces deux fonctionnaires, te nous avons eu depuis quatre ou cinq ans le bénéfice de la vaste expérience et des connaisances du sous-ministre des Chemins de fer. J'ignore à qui le ministre fait allusion quand il parle de deux autres personnes qui ont été depuis des années à l'emploi du chemin de fer Intercolonial; mais il m'est permis de supposer que ce sont ceux qui ont été chargés de la gestion de l'Intercolonial dans le passé. Ces administrateurs seront-ils plus habiles parce qu'ils seront constitués en bureau? En supposant que l'un d'eux soit le gérant actuel du chemin de fer Intercolonial, sera-t-il plus compétent ou plus actif parce que vous l'aurez réuni à d'autres pour former un bureau à plusieurs têtes? Je ne le pense pas. Je le demande au ministre, je le demande à la députation, comment pouvons-nous compter obtenir de meilleurs résultats de ces mêmes person-

nes, au point devue de l'administration du chemin de fer? Certes, monsieur l'Orateur, je ne prévois pas de grand succès, ni de grande amélioration de ce côté.

Sans doute, je serais heureux de voir se réaliser les espérances du ministre, mais je ne puis voir qu'insuccès découlant de cette proposition; et à cet égard, je pense que nombre de mes collègues de la députation qui sont au courant de l'état des choses reconnaîtront que j'ai raison. Je me suis demandé ce que voulait dire l'honorable ministre en déclarant que dans le cas d'insuccès de son expérience, les autres solutions seraient mises à l'étude. Quelles autres solutions? Veut-il le transfert de l'Intercolonial à une commission privée? J'aurais désiré que cette question fût réglée dans l'esprit du ministre. Il m'a convaincu, et je crois qu'il a convaincu le pays qu'il est apte à administrer l'Intercolonial avec succès. Il a démontré à la Chambre cet après-midi qu'il est possible d'administrer l'Intercolonial à l'avantage du public et de manière à en faire ce qu'on voudrait qu'il fût: un chemin de fer exploité par l'Etat dans l'intérêt du pays. Dès que vous en venez à discuter la question de l'aliénation de l'Intercolonial par l'Etat, vous êtes appelés à résoudre une grosse question; allons-nous avoir un chemin de fer exploité par l'Etat, ou un Gouvernement dominé par les chemins de fer, et le public acceptera-t-il cette dernière solution? Sûrement, le temps n'est pas encore venu pour nous d'avouer notre incapacité à administrer ce chemin de fer, et à l'administrer, comme peuple, dans l'intérêt public. Si l'on pouvait me démontrer qu'il est possible d'exploiter l'Intercolonial de quelque autre manière, pour le plus grand avantage du peuple canadien; si l'on pouvait me démontrer que, sous la direction d'une compagnie privée, ce chemin de fer contribuerait davantage au développement de l'Est, j'accepterais volontiers cette alternative; mais l'opinion de la majorité aujourd'hui est en faveur de la mesure d'intervention administrative que nous avons actuellement. Cette opinion n'est pas courante seulement dans l'est du Canada; vous l'entendrez exprimée dans l'Ontario et dans l'Ouest. Notre Parlement devrait en tenir compte. Je sais bien que les compagnies sont désireuses de mettre la main sur ce chemin de fer. Le ministre a déclaré que le Pacifique-Canadien a déjà un débouché sur le littoral de l'Atlantique, et que, d'ici à très peu d'années, le Grand-Tronc-Pacifique y aboutira également. Il déclare qu'il faut un exutoire pour le trafic d'un autre chemin de fer, et que l'Intercolonial serait une excellente voie d'écoulement pour une ligne transcontinentale quelconque. Or, il n'y a que trois chemins de fer qui ont des prétentions à cet égard: le Pacifique-Canadien est dès aujourd'hui ligne transcontinentale, le Grand-Tronc-Pacifique cherche

à le devenir, et nous lui venons en aide dans ce but; enfin le Nord-Canadien aspire également à cette distinction.

Ce serait un grand avantage pour le Nord-Canadien de posséder l'Intercolonial. Son réseau est maintenant rendu à 50 milles à l'ouest d'Edmonton et atteindra bientôt la côte du Pacifique. Il relie Edmonton à Port-Arthur. Je vois par les journaux qu'il est question de faire disparaître l'intersection entre Port-Arthur et Sudbury. Le Nord-Canadien aura bientôt une ligne directe entre Sudbury et Montréal. Il manquera encore un chaînon entre Montréal et l'Atlantique et ce serait un immense avantage pour cette compagnie de pouvoir atteindre Halifax ou le Cap-Breton. Cela la relierait à son réseau de la Nouvelle Ecosse. Elle possède déjà une ligne à l'ouest d'Halifax qui contourne le littoral sud de cette province, et connue sous le nom de Halifax et South Western. Si la compagnie pouvait relier son réseau de l'Ouest à son réseau de l'Est, ce serait une excellente affaire pour elle et je ne la blâme pas d'avoir cette ambition. Mais la question est de savoir s'il est dans l'intérêt du pays que cette compagnie mette la main sur ce chemin.

Je comprends parfaitement que cette opération raffinerait le crédit de la compagnie et la ferait voir sous un jour plus favorable aux yeux du monde de la finance, mais est-ce que le pays y gagnerait? Si l'expérience que le ministre doit tenter cette année, dans l'administration de l'Intercolonial, ne réussit pas, si elle ne donne pas de meilleurs résultats que ceux que nous obtenons actuellement, je désirerais savoir si l'on se propose d'en céder l'exploitation au Nord-Canadien.

Si telle était la proposition soumise à la Chambre je n'hésiterais pas à la combattre. Je croirais manquer à mon devoir envers mes commettants, je renierais tout mon passé, si je me reliais à une semblable proposition. Je ne partage pas du tout l'opinion du ministre des Chemins de fer lorsqu'il dit que l'Intercolonial, pour donner les résultats qu'on désire lui voir atteindre doit nécessairement devenir le débouché d'une ligne transcontinentale. Il ne faut pas perdre de vue que l'Intercolonial n'a pas été construit en vue du trafic du blé. Il faut se rappeler qu'en 1903, lorsqu'il fut question d'amener le trafic de l'Ouest aux ports de l'Atlantique, le pays et le Parlement furent d'opinion que ce trafic ne devait pas se faire par voie de l'Intercolonial; on alléguait qu'en raison de son tracé et de circonstances spéciales, ce chemin n'était pas dans les conditions voulues pour transporter le trafic de l'Ouest. S'il est vrai, comme le prétend le ministre des Chemins de fer que l'Intercolonial doit devenir le débouché d'une ligne transcontinentale, pourquoi ne l'a-t-on pas pris comme débouché en 1903?

Plusieurs DEPUTES: Très bien, très bien.

L'hon. M. EMMERSON: Cette remarque me paraît être fort goûtée des honorables députés de la gauche. Je prétends et toute l'opposition doit prétendre comme moi que l'Intercolonial n'a pas été construit en vue de transporter le blé de l'Ouest; il a été prolongé jusqu'à Montréal pour s'assurer le trafic du Canada centrale, pour relier Ontario, Québec et les Provinces maritimes. Il n'a pas été construit en vue d'en faire une ligne transcontinentale et on n'a jamais espéré qu'il en deviendrait une.

Si l'Intercolonial est bien administré, si on lui assure sa part du trafic d'Ontario et de Québec, si son outillage est perfectionné, si ses embranchements sont prolongés jusque dans les parties les plus reculées des Provinces maritimes, il donnera les résultats qu'on attendait de sa construction, —non le transport du blé de l'Ouest, mais le transport des produits des centres industriels d'Ontario. Ces centres industriels dont la production augmente d'année en année cherchent un marché et pour l'obtenir il leur faut des moyens de transport économiques. Il faut que ces produits industriels puissent atteindre les endroits les plus reculés des Provinces maritimes dans les meilleures conditions et au plus bas prix possible.

Mais dans les conditions actuelles de l'Intercolonial et de ses embranchements, les manufacturiers d'Ontario ne jouissent pas des avantages dont je viens de parler et, par conséquence, ne peuvent pas atteindre ces marchés éloignés. L'Intercolonial donnera des résultats magnifiques, s'il pouvait seulement s'assurer ce trafic et le distribuer dans la zone de son influence. Cette zone peut être aggrandie par l'acquisition des lignes tributaires; si cette zone est aggrandie, si on accorde des tarifs également favorables au consommateur et au fabricant, je ne crains pas d'affirmer que l'Intercolonial donnera des résultats étonnants: non seulement il contribuera à rapprocher la population des différentes provinces, mais l'exploitation se soldera tous les ans par des excédents de recettes qui iront sans cesse en augmentant.

Je me rappelle d'avoir fait faire un jour le calcul de ce qu'auraient été les recettes de l'Intercolonial, si nous avions adopté pour notre trafic les mêmes tarifs que le chemin de fer Pacifique-Canadien dans l'Est du Canada, et j'ai constaté que dans ces conditions, nous aurions eu un excédent de deux millions et demi de dollars. Puisque de pareils résultats sont possibles, il est du devoir du Gouvernement et du Parlement de mettre l'Intercolonial en état de les atteindre.

L'honorable ministre des Chemins de fer s'en rend compte. Son propre discours laisse voir que la chose est possible, et nul ne niera que l'on peut obtenir ce résultat.

Je n'en dirai pas davantage sur la question d'administration, non plus que sur le mode d'administration que l'on projette d'adopter. Les occasions de discuter ce point ne manqueront pas, mais il me semble que le ministre devrait tenir compte du surcroît de dépense qu'occasionnera le système qu'il propose. Je ne suis pas de ceux qui avaient une confiance excessive en la commission du service civil; je me suis déjà prononcé là-dessus dans cette Chambre même. Nous constatons aujourd'hui que nous avons établi à Ottawa une commission pour faire—quoi? Pour choisir les employés des services administratifs à Ottawa, et ces jours derniers, nous étions appelés à voter $300,000 pour assurer le fonctionnement de cette commission. Autrefois, les fonctions confiées à cette commission étaient remplies, et bien remplies, par les chefs de département. Si on institue cette commission pour l'Intercolonial, ce sera une nouvelle source de dépense. Mais bien que je ne partage pas l'avis du ministre sur ce point, parce que je ne crois pas que cette commission soit de nature à servir les intérêts de l'Intercolonial, ni à faciliter la gestion de son ministère, je comprends qu'il faut lui laisser toute liberté de gérer le chemin de fer de la manière qu'il croit la plus propre à assurer de bons résultats.

Je me permets de critiquer son projet comme d'autres le feront sans doute, mais la chose n'est pas d'importance vitale. La grande question se résume à ceci: l'Intercolonial doit rester chemin de fer de l'Etat exploité par l'Etat; il faut étendre le réseau, agrandir sa sphère d'influence et le mettre en état de transporter, non pas les produits des prairies de l'Ouest, mais les produits industriels d'Ontario et de Québec jusqu'aux Provinces maritimes, et jusqu'aux ports d'où on les acheminera vers les marchés étrangers. En faisant tendre nos efforts vers ce but, nous répondrons aux aspirations de ceux qui ont à cœur les intérêts du Canada, tout en contribuant au développement de nos industries.

M. W. S. LOGGIE (Northumberland) (N.-B.): Je ne saurais laisser passer cette occasion sans dire quelques mots de l'importante question dont la Chambre est saisie. Cette question de la construction et de l'exploitation de l'Intercolonial nous reporte aux premiers jours de la Confédération, alors que l'on fit de ce chemin de fer le lien qui devait relier les Provinces maritimes aux autres parties du Canada. Comme le faisait observer l'autre jour l'honorable député de Westmoreland (M. Emmerson), il y a dans l'acte de l'Amérique britannique du Nord un article portant que la construction de l'Intercolonial devra être commencée dans les six mois qui suivront l'adop-

tion de la loi; or, ce chemin de fer est exploité en tant que propriété de l'Etat.

En 1896, à l'avénement du Gouvernement actuel, les recettes de l'Intercolonial étaient, en chiffres ronds, de $3,000,000. Depuis douze ans, en le prolongeant de Sainte-Rosalie à Chaudière, de 112 milles, et de Frédéricton à Loggieville, 125 milles, nous avons accru ses recettes d'environ $6,000,000. Nous avons donc augmenté les recettes de 300 p. 100 pendant que nous n'avons augmenté la longueur du chemin que dans une proportion insignifiante.

Nous devons donc admettre que le chemin est en état de transporter le trafic de l'Est à l'Ouest et de l'Ouest à l'Est—je ne dis pas que l'on doive s'en servir comme tronçon d'une ligne venant des prairies de l'Ouest; mais dans les grands centres industriels du Canada, surtout dans la métropole commerciale de la Confédération, la ville de Montréal, l'Intercolonial peut s'assurer une forte proportion du trafic; le Grand-Tronc est tenu de lui en fournir une partie en vertu d'un arrangement intervenu entre le Gouvernement et la compagnie. Si l'Intercolonial n'est pas en état de recueillir dans l'Ouest le trafic qu'il aurait si le chemin était prolongé jusqu'au sein des prairies, n'oublions pas qu'à l'heure actuelle il est pour ainsi dire maître absolu du trafic de l'Est.

En réponse à l'honorable député de Guysborough (M. Sinclair), le ministre des Chemins de fer nous a appris que le trafic de l'Intercolonial de l'Est à l'Ouest représente 56 p. 100. Comment le nombre de chemins de fer transportant vers l'Est les produits de l'Ouest pourrait-il affecter cette proportion de 56 p. 100? Il ne l'affectera pas. Nous avons conclu avec le Grand-Tronc, un arrangement aux termes duquel il cède à l'Intercolonial, à Montréal, le trafic pour l'Est en échange de celui que l'Intercolonial lui cède pour l'Ouest. Puisque l'Intercolonial fournit ce trafic au Grand-Tronc, il n'est que juste que nous ayons quelque chose à offrir aux autres lignes au cas où le Grand-Tronc jugerait à propos d'effectuer le transport jusqu'à Moncton.

Il ne faut pas s'alarmer du projet du ministre. La question occupe l'attention du pays depuis quarante ans, et nous avons entendu les critiques des deux partis. Quand les conservateurs étaient au pouvoir, leur administration était en butte à la critique de l'opposition; c'est néanmoins avec plaisir que j'ai entendu aujourd'hui l'honorable ex-ministre des Chemins de fer (M. Haggart) dire: "N'aliénez pas l'Intercolonial, car un jour viendra où ce chemin de fer sera le patrimoine des Provinces maritimes."

Permettez-moi, monsieur l'Orateur, de dire que voici mes sentiments—défendre le lien qui unit les provinces baignées par l'Océan aux provinces centrales du Canada. Ce mot Intercolonial signifie un échange de marchandises. Cette ceinture d'acier nous permet de transporter de l'Ouest à l'Est la farine d'Ontario et de vendre dans l'Ouest 56 p. 100 des denrées de l'Est. Et, s'il est vrai que nos tarifs sont plus bas que ceux des chemins de fer ordinaires, y a-t-il un député qui me dira que la population de l'Ouest ne reçoit pas sa part des avantages découlant de ces tarifs peu élevés? Il me semble que, si les tarifs de l'Intercolonial sont modérés, les avantages sont réciproques. Au cours du dernier exercice, ce chemin de fer a transporté 44 p. 100 des marchandises acheminées vers l'Est. J'ose dire qu'une grande partie du trafic prend naissance dans la ville de Montréal et que toutes les marchandises ne sont pas remises à l'Intercolonial par le Grand-Tronc.

Si nous envisageons le beau côté de cette affaire, nous pourrons comprendre le tableau tracé par l'ancien ministre conservateur des chemins de fer (M. Haggart) qui disait ce soir, que nous ne devrions pas nous défaire de l'Intercolonial, opinion que je corrobore dans les termes les plus énergiques. Je comprends que ce chemin de fer, est le patrimoine des Provinces maritimes et le lien qui les enchaîne aux autres parties du Canada. Le louer pour 99 ans, ce serait à toutes fins que de droit, le vendre, et cela pourrait avoir pour résultat de rompre ce lien.

Je n'oublierai pas de sitôt ce que le ministre des Chemins de fer nous a dit aujourd'hui du projet de relier l'Intercolonial à l'une des grandes voies transcontinentales. Dans la loi relative à la construction du Grand-Tronc-Pacifique, il y a un article qui décrète que l'Intercolonial devrait être raccordé au Grand-Tronc-Pacifique de Moncton à Halifax et de Halifax à Saint-Jean. Cet article est ainsi conçu:

> Assurer à la compagnie les droits de circulation et de traction sur le parcours du chemin de fer intercolonial ou toutes ses parties aux termes et conditions dont pourront convenir le Gouvernement et la compagnie.

Je suis certain que cette doctrine est sage. C'est se servir des rails qui appartiennent au public, de Moncton au littoral, et il me semble qu'il ne serait pas déraisonnable d'appliquer la même doctrine à un autre grand réseau transcontinental qui se rendra bientôt jusqu'à la ville de Québec. C'est-à-dire se servir des rails de l'Intercolonial entre Québec et Moncton—conserver l'administration du chemin de fer national et accorder des permis de circulation sur celui-ci. Je sais que rien ne s'oppose à ce projet. On dira que le trajet est long et qu'on ne recevrait pas les marchandises le long du parcours. Je l'avoue. Néanmoins, il me semble qu'on pourrait conclure un arrangement en ce sens-là. J'ai une autre

solution à proposer. C'est un projet que j'ai conçu et vous m'excuserez, monsieur l'Orateur, si je le fais connaître. La loi relative au Grand-Tronc-Pacifique accorde au Gouvernement le pouvoir:

D'accorder des permis de circulation et de traction sur le parcours de la division de l'est, ou l'une quelconque des parties de cette division, à toute compagnie de chemin de fer qui désirera l'utiliser, aux termes et conditions dont il sera convenu entre les compagnies ou en cas de désaccord, aux termes que le Gouvernement pourra juger justes et raisonnables, tout en tenant compte des droits et obligations des locataires.

Or, voici ce que je propose. Nous avons entre Québec et Grands-Falls, l'un des meilleurs tronçons de chemin de fer de l'univers. Nous pouvons accorder au chemin de fer canadien du Nord des permis de circulation sur la voie jusqu'à Grand-Falls. De plus, le pays a le plus grand besoin qu'un chemin de fer soit construit entre Grand-Falls et Saint-Jean jusque dans la vallée du fleuve Saint-Jean. Par conséquent, nous avons une voie du Pacifique à l'Atlantique pour le chemin de fer canadien du Nord, pourvu qu'il utilise le Transcontinental sur une distance de quelques milles, à savoir, de la ville de Québec jusqu'à Grand-Falls; ainsi voilà un chemin de fer qui comble un vide qu'il fallait absolument remplir, car tous les députés savent qu'un chemin de fer se rendant dans la vallée du fleuve Saint-Jean est aujourd'hui l'un des plus pressants *desiderata* au Nouveau-Brunswick. Lorsque ce tronçon sera construit, il y aura une ligne ininterrompu d'un océan à l'autre. Quant à moi, ce projet me contenterait pleinement. Loin de moi l'idée de dire au chemin de fer canadien du Nord d'administrer un chemin de fer que nous avons administré pendant quarante ans. Le Gouvernement a fait en sorte que les recettes, de $300,000 qu'elles étaient il y a douze ans, se sont élevées à $9,000,000, cette année.

En ce qui concerne l'administration de l'Intercolonial, je suis prêt à écouter tous les propositions de la députation. Elle peut la dégager de toute influence politique. Ce chemin de fer traverse mon comté d'un bout à l'autre et je puis dire à mes collègues que je ne connais rien de répréhensible dans son administration. Je ne sache pas que les influences politiques dont on parle tant influent le moindrement sur les recettes; je ne sache pas qu'il y ait un employé qui ne mérite pas le dollar qu'il reçoit par jour. D'après ce que je connais, le chemin de fer est bien administré et je suis bien aise de féliciter le ministre au sujet des explications qu'il a données aujourd'hui concernant son administration et pendant le dernier exercice et pendant la partie déjà écoulée du présent exercice.

Monsieur l'Orateur, je me permettrai d'observer que, lorsqu'une puissante société calcule ses profits d'après le chiffre de ses recettes et qu'elle est obligée de servir l'intérêt, elle dirige son exploitation de façon à être en mesure de faire face à cet intérêt. S'il survient une mauvaise année et que les profits réalisés ne répondent pas aux prévisions, qu'arrive-t-il alors? On ne paye pas de dividendes, mais on ne crie pas la chose sur les toits. Or qu'arrive-t-il ici? L'intérêt n'est pas servi et on ne pave pas de dividendes, lorsqu'il arrive une mauvaise année. Quelle est la situation de l'Intercolonial? Le budget des recettes et des dépenses doit s'équilibrer. Pour mon propre compte, je verrais d'un bon œil, au besoin, le relèvement des tarifs de 5 p. 100 et même de 10 et de 15 p. 100. J'en suis convaincu à titre de parti politique et au point de vue des intérêts nationaux, nous avons le devoir de faire de ce réseau une institution qui soit en mesure de répondre à ses propres besoins, vu que c'est la chaîne que nous avons nous-mêmes fabriquée, il y a nombre d'années, dans le but de relier les Provinces maritimes au Canada supérieur, et l'établissement de ce réseau fait l'objet d'une disposition explicite dans la loi de l'Amérique septentrionale britannique. Par conséquent, pour mon propre compte, je m'oppose à ce que l'Intercolonial passe aux mains d'une société quelconque qui soit chargée de son exploitation. Mais, je serais d'avis qu'on autorisât une autre société à utiliser la voie, à des conditions légitimes et équitables. Je veux bien que le Transcontinental bénéficie des conditions les plus favorables, de son point de départ jusqu'au littoral. Je verrais d'un bon œil le degrèvement des taux de l'intérêt sur les capitaux engagés s'il circulent sur ses propres voies. Monsieur l'Orateur, toute propostion tendant à nous dessaisir de la gestion de l'Intercolonial semblerait, à mes yeux, une violation du pacte intervenu avec les Provinces maritimes. Il n'y a pas lieu de se livrer au pessimisme. Les perspectives sont des plus riantes. Le député de Lanark-sud (M. Haggart), affirme que ce réseau peut subvenir à ses propres besoins.

A mon avis, il n'y a guère à appréhender de l'attitude du Grand-Tronc, si cette compagnie déclarait qu'elle entend transférer au Grand-Tronc-Pacifique notre part du trafic-marchandises s'acheminant vers l'Est. La compagnie du Grand-Tronc ne saurait transférer cette part de notre trafic, ni pour Campbellton, ni pour Newcastle, ni pour les autres points du réseau entre Lévis et Moncton; seulement elle peut le faire pour Moncton. Cette compagnie reçoit de nous plus qu'elle ne nous donne, et pourvu que l'échéance se fasse loyalement, nous sommes en mesure de soigner nos propres intérêts.

M. LLOYD HARRIS (Brantford): Il ne convient pas que cette discussion se termine, sans que la Chambre entende un des

simples représentants de la province d'Ontario. J'ai prêté une oreille attentive aux déclarations formulées ce soir, par le ministre des Chemins de fer, touchant l'Intercolonial, et je dois l'avouer, après avoir entendu cette harangue, je suis demeuré convaincu qu'après tout, l'opinion que je m'étais formée par le passé est erronée. Le ministre a fait un si bon plaidoyer, il a apporté de si puissants arguments pour prouver l'excellence de la gestion de ce réseau, que je me suis demandé, à une ou deux reprises, si en réalité la gestion de l'Intercolonial ne l'emportait pas sur celle de tous les autres chemins de fer. J'ai consulté le rapport du ministre des Chemins de fer; j'ai soigneusement étudié les chiffres qu'il donne relativement à la dépense portée au compte du capital, au compte des recettes, et à celui de l'exploitation. D'après mes propres calculs, je constate qu'au cours de ces quarante-un ans d'exploitation, l'Intercolonial a produit des excédents pendant 18 ans et, que son budget s'est soldé par des déficits pendant 23 ans. Puis j'ai fait une analyse un peu plus minutieuse de cette statistique. Je me suis demandé si la mauvaise gestion de ce réseau avait coincidé avec l'avénement du Gouvernement actuel au pouvoir. Calculant le nombre d'années au cours desquelles ce budget s'est soldé par des excédents, de 1878 à 1895, j'ai constaté l'existence de six années de plus-values et douze années de déficits. La proportion d'années productives d'excédents, ne répond pas absolument à nos vœux. De 1896 à 1908, j'ai constaté que la bonne ou mauvaise gestion, ainsi qu'établi par l'existence de plus-values et des moins-values, était favorable au gouvernement actuel, vu que sous le régime le budget de l'Intercolonial a accusé des excédents pendant sept années, tandis qu'il n'accuse que six années de déficit.

J'en reviens à mon point de départ. Je me suis formé ma propre opinion sur l'administration de l'Intercolonial. J'ai discuté cette question avec mes collègues; j'en ai conféré avec des hommes d'affaires étrangers à la députation, tant dans les Proces maritimes que dans la province de Québec et celle d'Ontario; or, au cours de ces discussions de nature privée, tous ceux avec qui j'ai débattu la question sont d'avis que la gestion de l'Intercolonial ne saurait aboutir au succès, tant qu'elle sera confiée à un département de l'Etat, comme elle l'est actuellement. Si c'est là notre conviction, rien ne doit nous empêcher de dire tout haut ici notre pensée, et d'affirmer nos propres convictions. Le député de Westmoreland (M. Emmerson) nous a déclaré qu'il n'avait guère puisé d'encouragement dans les discours auxquels il a prêté l'oreille, et je l'appréhende, il ne trouvera guère plus consolantes les observations formulées par d'autres collègues. Nous discutons actuellement la théorie de la nationalisation des services publics. Nous avons été en lieu de faire l'expérimentation de cette théorie, pendant plus de quarante-deux ans. Si nous faisions une exploitation commerciale et que nous constations que le budget d'un de nos services se solde par une perte de capitaux, qu'arriverait-il? Nous modifierions notre mode de gestion, ou bien nous renoncerions à l'exploitation de ce service déficitaire. Nous livrons-nous à une exploitation commerciale, lorsque nous représentons le corps électoral dans cette Chambre? Ne s'agit-il pas ici d'une grande exploitation commerciale et n'importe-t-il pas de faire cette exploitation, strictement au point de vue des affaires? J'ai été fort impressionné de certaines observations formulées par le ministre des Chemins de fer et des Canaux ainsi que par une remarque du chef de l'opposition.

Le ministre des Chemins de fer d'une part a déclaré dans son discours que l'opinion des partis politiques sur l'Intercolonial dépend de quel parti est au pouvoir. Le chef de l'opposition d'une part a déclaré que l'Intercolonial a été trop associé aux influences des partis. Nous avons ces deux déclarations de la part de deux membres importants des deux côtés de la Chambre, et 99 pour 100 sinon 100 pour 100 des députés croient, je n'en doute pas, que ces déclarations indiquent la cause de toute la difficulté, et explique notre inaptitude à administrer l'Intercolonial. S'il en est ainsi nous devrions nous montrer à la hauteur de la situation, et tacher de trouver une solution favorable aux intérêts de tout le pays, car une solution quelconque du problème de l'administration de cette ligne ne peut qu'être un avantage décisif et assuré pour le pays en général. Le premier principe de la possession par l'Etat est de donner au public et au prix coûtant, le service spécial de la possession et de l'exploitation par le Gouvernement. Quand je dis au prix coûtant, je ne calcule pas à la façon de l'honorable député de Northumberland (N.-B.) (M. Loggie). Il prétend que les recettes de l'Intercolonial équilibrent les dépenses. C'est très bien. Nous avons conduit nos propres affaires avec un semblable équilibre entre les recettes et les dépenses, nous serions avant peu à la maison de charité.

Je suis d'avis que l'Intercolonial devrait être administré de façon à payer ses propres dépenses d'exploitations, et en plus, rapporter un montant raisonnable pour le service de l'intérêt sur le capital engagé dans la construction. Voilà, je crois, un principe qu'approuveront tous les honorables députés. La seule administration qui me satisfera et satisfera également les autres membres de la députation est, je crois, celle qui produira de tels résultats. J'ai été très surpris d'entendre dire à l'honorable député de Westmoreland,

devant la Chambre, que les tarifs de l'Intercolonial dans les Provinces maritimes sont plus bas que dans les autres parties du pays. N'est-ce pas ce qu'il a dit?

L'hon. M. EMMERSON: Ils sont plus bas que dans l'univers entier.

M. HARRIS: Dans ce cas, on commet incontestablement une grande injustice contre les autres provinces, car le public des Provinces maritimes n'a pas le droit d'avoir des tarifs locaux plus réduits que ceux que nous obtenons dans Ontario, ou au Manitoba ou ailleurs dans le pays.

L'hon. M. EMMERSON: Vous avez les canaux libres.

M. HARRIS: Je ne parlerai pas des canaux, car c'est une question dangereuse à traiter dans un débat d'intérêt local. Le député de Westmoreland nous dit que le déficit du canal Welland se chiffre à tant. Je dirai simplement que si le canal Welland produit des déficits, nous avons parfaitement le droit de les avoir pour la simple raison que la bonne vieille province d'Ontario, qui sert d'état-tampon entre l'Est et l'Ouest est obligée de les solder. Alors, pourquoi ne les aurions-nous pas, si nous les voulons?

Il est donc évident que nous ne pouvons pas nous entendre sur la meilleure manière d'administrer cette propriété. L'honorable député de Lanark-sud (M. Haggart) n'est pas prêt à admettre qu'aucun des moyens suggérés ici ce soir est satisfaisant. D'autres ont admis l'efficacité d'une commission. Je doute que nous puissions obtenir une meilleure administration au moyen d'une commission, pour la simple raison que je ne crois pas que nous puissions avoir une commission complètement dégagée des influences politiques. Par conséquent, ce genre d'administration offrirait les mêmes inconvénients qu'à présent.

Je n'ai aucune proposition à faire sur le moyen d'administrer l'Intercolonial. Je suis heureux que cette discussion ait été soulevée, et que nous ayons eu l'opportunité d'exprimer nos opinions et dire notre pensée. J'espère donc qu'avant d'arrêter aucun plan, une autre occasion nous sera fournie de discuter sérieusement la question, afin de pouvoir ensemble l'étudier d'une façon équitable, juste et raisonnable, et tâcher d'arriver à une solution qui nous tirera d'un mauvais pas qui embarrasse le pays en général et particulièrement les régions que traverse cette ligne.

(La motion est adoptée, et la Chambre passe à la discussion, en comité, sur les subsides.)

Capital — Chemin de fer Intercolonial — doublement de la voie sur certaines parties de la ligne, $69,000.

L'hon. M. GRAHAM: C'est pour continuer le travail commencé depuis plusieurs années entre Moncton et la jonction de Painsec.

M. RHODES: Ce crédit suffira-t-il à compléter l'ouvrage?

L'hon. M. GRAHAM: L'on croit qu'il suffira à compléter l'opération entre Moncton et la jonction de Painsec.

M. RHODES: Combien aura coûté le doublement de la voie sur cette division?

L'hon. M. GRAHAM: La dépense totale jusqu'à ce jour a été de $783,973.

Améliorations à Loggieville, $25,500.

M. RHODES: Dans quel but cet argent est-il dépensé?

L'hon. M. GRAHAM: Pour un bâtiment de machines avec trois emplacements, des fosses en béton pour les machines, la reconstruction et l'agrandissement des bâtiments de la gare, un quai de chargement, un entrepôt de marchandises, des voies et des rampes. Il est compris dans cette somme un crédit présenté à nouveau pour $14,500.

M. RHODES: Est-ce une station divisionnaire?

L'hon. M. GRAHAM: C'est en réalité le terminus de la station est, depuis l'embranchement jusqu'à Loggieville.

Agrandissement des installations à Truro, $52,000.

M. STANFIELD: Je prends la parole pour critiquer ce crédit qui, je dois le dire, est très nécessaire. Je voudrais cependant attirer l'attention du ministre sur l'état anti-hygiénique de la gare de Truro et je ne prendrai pas plus d'une minute ou deux du temps de la Chambre car je suis sûr qu'il n'est pas nécessaire de parler longtemps sur cette question. J'ai ici un extrait d'un journal de Truro qui contient une déclaration signée par le docteur S. L. Walker, officier de santé de la ville de Truro. On dit dans ce journal que le rapport de ce médecin a été envoyé au ministre et à moi-même, mais l'exemplaire qui m'était destiné ne m'est pas parvenu.

L'hon. M. GRAHAM: Ni à moi non plus.

M. STANFIELD: J'attirerai l'attention du ministre sur ce que le docteur Walker dit en terminant et je lui ferai passer le rapport pour qu'il puisse en prendre connaissance. Le docteur Walker dit:

Considérée dans son ensemble, la gare de Truro est réellement un danger pour tous ceux qui y entrent dans un but quelconque et si elle était placée sous l'administration de la ville elle serait condamnée par la commission d'hygiène.

Je demanderai au ministre d'étudier la question et d'y faire porter remède aussitôt que possible.

L'hon. M. GRAHAM: Je suis certainement d'accord avec mon honorable ami (M. Stanfield) que la gare de Truro semble être dans une situation peu à désirer. Le rapport auquel mon honorable ami fait allusion a été porté à ma connaissance par lui-même, mais je n'ai pas encore reçu mon exemplaire. Je puis donner l'assurance à l'honorable député que je m'en occuperai. Sans doute nous serons débarrassés de tous ces inconvénients quand nous construirons une nouvelle gare, mais en attendant nous allons examiner le rapport.

(Rapport est fait de quelques résolutions adoptées.)

L'hon. M. FIELDING propose que la Chambre lève la séance.

M. BLAIN: Que ferons nous demain?

L'hon. M. FIELDING: Nous étudierons en comité les crédits des Travaux publics. A la première occasion favorable en comité, je désirerais que les crédits supplémentaires de l'année courante soient pris en considération.

(La motion est adoptée et la Chambre lève la séance à onze heures et cinq minutes du soir.

CHAMBRE DES COMMUNES.

Mercredi, 17 mars 1909.

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

QUESTIONS.

BUREAU DE POSTE DE WESTVILLE.

M. CROSBY (par M. Rhodes) demande:

1. A quel prix a été adjugée la construction du bureau de poste de Westville, comté de Pictou, Nouvelle-Ecosse?
2. Qui en est l'entrepreneur?
3. L'ouvrage est-il terminé? Sinon, quand le sera-t-il?
4. Quel est la date inscrite dans le contrat pour la fin des travaux?
5. Quelle est la somme totale payée à l'entrepreneur, et quelles sommes devront encore lui être payées?
6. A combien se montent les sommes payées, ou à être payées à l'entrepreneur pour travaux supplémentaires, et quels sont ces travaux?
7. A combien s'élèvera le coût total de l'édifice lorsqu'il sera terminé?
8. Qui est l'inspecteur, et pendant quelles périodes a-t-il été employé?
9. A-t-il cessé d'être employé; quand a-t-il cessé? S'il n'a pas été congédié, quand son emploi prendra-t-il fin?
10. Quel salaire quotidien reçoit-il? Pendant combien de jours l'a-t-il reçu, et quelle somme totale lui a-t-elle été payée, jusqu'à ce jour?

L'hon. WM PUGSLEY (ministre des Travaux publics):

1. $12,997.
2. E. F. Munro.

M. J. STANFIELD.

3. Non. L'entreprise sera terminée dans une semaine environ.
4. Le 15 octobre 1908.
5 et 6.

	Payé.	Dû.
Coût de l'entreprise...	$11,510 00	$1,487 00
Appareil de chauffage..	1,011 65	
Installation électrique.	350 00	351 00
Trottoirs, bordures et allées en gravier....	1,455 13	
Vernissage et plâtrage..	42 50	
Chemin conduisant à la gare..		478 80
Egout..		29 60
Echelle et échelier.. ..		13 75
Totaux...	$14,369 28	$2,360 15

7. Le coût estimatif était de $22,000 et ne comprenait pas le chemin conduisant à la station.
8. W. R. McKeen. Du 5 octobre 1907 à ce jour.
9. a) Non; b) dans six semaines environ.
10. a) $3.50 par jour; b) 482 jour; c) $1,-687.

Je dois dire que cet arrangement avec l'inspecteur a été fait avant l'adoption de la nouvelle règle par laquelle les inspecteurs ne doivent pas être payés pour les dimanches. Autrefois les inspecteurs étaient censés être engagés au mois et étaient payés pour les dimanches.

BESTIAUX HOLSTEIN.

M. ARMSTRONG demande:

1. Quelles raisons le Gouvernement donne-t-il pour ne pas avoir à la ferme expérimentale des bêtes de la race Holstein?
2. Est-il vrai que le ministre de l'Agriculture a déclaré publiquement qu'il ne se souciait pas d'encourager l'élevage en Canada d'animaux de la race Holstein? Dans l'affirmative, sur quelles raisons se base une déclaration de cette nature?

L'hon. SYDNEY FISHER (ministre de l'Agriculture):

1. Nous ne pouvons pas nous occuper avec avantage de plus de races que nous en avons actuellement sur la ferme.
2. Non.

DEPENSES ET EMPLOYES DU MINISTERE DE L'AGRICULTURE.

M. ARMSTRONG demande:

1. Quel est le nombre total des employés des services intérieur et extérieur du département de l'Agriculture qui consacrent leur temgps aux seules questions agricoles, et quel est le montant total de leurs salaires?
2. Quel montant total a été dépensé en 1908 pour des fins strictement agricoles, quelle est la désignation de chaque branche du département, et quel est le montant dépensé dans chaque branche?

L'hon. SYDNEY FISHER (ministre de l'Agriculture):

1. Nombre des employés, 450. Chiffre des salaires, $253,560.

2. $762,589.89.

Fermes	$161,125 91
Impression et distribution des bulletins	8,000 00
Postes de fumigation	4,499 71
Industries laitières, fruitières, etc.	133,669 28
Graines	63,229 57
Troupeaux	44,656 22
Hygiène des animaux	320,538 10
Administration	26,871 10

ENTREPOTS FRIGORIFIQUES SUBVENTIONNES.

M. ARMSTRONG demande:

1. Combien de compagnies se sont prévalues de l'article de la loi des installations frigorifiques qui accorde une prime de 30 p. 100 aux constructeurs d'entrepôts?

2. Où sont situés ces entrepôts, quel est le montant payé à chaque compagnie et quels montants le Gouvernement a-t-il encore à payer?

L'hon. SYDNEY FISHER (ministre de l'Agriculture):

1. Sept.

2.

Noms.	Localité.	Payé.	A payer.
		$ c.	$ c.
The New Brunswick Cold Storage Co., Ltd	St-Jean, N.B.	36,740 00	13,360 00
The Halifax Cold Storage Co.	Port Hawkesbury, N.E.	6,685 06	2,430 85
Scott & Hogg	Peterborough, Ont.	2,175 00	2,175 00
Cold Storage Ltd	Woodstock, N.B.	3.836 55	3,836 55
Scott, Ashton & Co.	Morrisburg, Ont.	Nil.	18,986 70
The Trenton and Atlantic Storages Ltd	Trenton, Ont.	"	13,569 91
The J. D. Moore Co., Ltd.	Ste-Marie, Ont.	"	5,100 00

N. B.—En plus des compagnies précédentes, les compagnies suivantes ont fait des demandes qui sont encore pendantes:

Edmonton Produce Company, Edmonton, Alberta.

B. Wilson Company, Limited, Victoria, (C.-A.).

Canadian Fish & Cold Storage Company, Limited, Prince Rupert, (C.-A.).

R. T. Treen, Prince Albert, Saskatchewan.

The Nova Scotia Cold Storage Company, Halifax, (N.-E.).

The Acadia Cold Storage Company, Limited, Halifax, (N.-E.).

The London Cold Storage Company, Limited, London, Ontario.

Ces demandes n'ont pas encore été accordées.

L'ILE SOULANGES.

M. LORTIE demande:

1. Le bureau des géographes du Canada a-t-il changé le nom de l'île Soulanges dans le Saint-Laurent?

2. Dans l'affirmative, quel nom lui a-t-il substitué?

3. Quelles sont les raisons de cette substitution?

L'hon. L. P. BRODEUR ministre de la Marine et des Pêcheries): On a attiré dernièrement l'attention de la commission géographique du Canada sur une île du Saint-Laurent indiquée sur les cartes marines comme l'"Ile Soulanges et l'"Ile Dondaine". La commission a décidé d'adopter ce dernier nom, qui avait apparemment priorité sur l'autre, et ce qui aura en même temps pour effet d'éviter le répétition du nom "Soulanges" déjà donné à plusieurs autres endroits du voisinage.

" FARM WEEDS ".

M. GOODEVE demande:

1. Combien a-t-il été publié d'exemplaires de l'ouvrage intitulé: " Farm Weeds ", et quel en a été le coût total?

2. Combien d'exemplaires en a-t-il été distribué? A qui les a-t-on distribués, et quels sont les noms de ceux à qui on les a envoyés? Combien d'exemplaires a-t-on donnés en chaque cas?

3. Combien reste-t-il d'exemplaires en ce moment?

L'hon. SYDNEY FISHER (ministre de l'Agriculture):

1. 25,000 exemplaire au coût total de	$ 26,770.49
2. 18,000 exemplaires sur demande:	
Aux sénateurs et aux membres de la Chambre des communes, 3 exemplaires chacun	525.00
Un exemplaire à chaque bibliothèque publique	925.00
Aux maisons d'éducation, y compris les écoles rurales pourvues de bibliothèques, ainsi que le cas de celles où les inspecteurs ont donné une assurance quelconque que l'ouvrage resterait propriété de l'arrondissement scolaire	14,874.00

Jusqu'à 30 exemplaires aux collèges d'agriculture.. ..	412.00
Un exemplaire à chaque association agricole	1,000.00
Un exemplaire à chaque conférencier et instituteur agricole et, sur demande, à tous ceux qui semblent s'intéresser particulièrement au sujet..	764.00
	$18,500.00

3. 6,500.

INSPECTION DES PORCS ABATTUS DANS LES COMTES DE KENT ET D'ESSEX.

M. McCOIG (par l'hon. R. F. Sutherland) demande:

1. Combien de porcs abattus ont été inspectés dans les comtés de Kent et d'Essex, du 1er octobre 1908 à mars 1909, sous le régime de la loi d'inspection des viandes?

2. Combien de carcasses ont été rejetées par les inspecteurs fédéraux dans les comtés de Kent et d'Essex, du 1er octobre 1908 à mars 1909?

L'hon. SYDNEY FISHER (ministre de l'Agriculture):

1. 12,330.

2. 10 carcasses entières et des parties de 954.

SOMMES PAYEES A ERNEST BOIVIN ET A. DESBIENS.

M. MONK demande:

1. En 1906, 1907 et 1908, le Gouvernement a-t-il employé à l'un quelconque de ses travaux M. Ernest Boivin ,de Bagotville (Qué.)? Dans l'affirmative, pendant combien de temps, à quel titre et à quels appointements?

2. Combien le Gouvernement a-t-il payé audit Ernest Boivin au cours des trois années susdites?

3. Au cours des premiers six mois de 1908, le Gouvernement a-t-il émis un chèque de $14 en faveur d'un nommé Auguste Desbiens pour travaux exécutés à ou près Bagotville?

L'hon. WM PUGSLEY (ministre des Travaux publics):

1 et 2. Ernest Boivin n'a jamais été à l'emploi du ministère des Travaux publics ; cependant, le 28 juin 1904, le ministère lui adjugeait, ainsi qu'à un nommé Onésime Côté, l'entreprise, au Sacré-Cœur, d'un quai dont la construction fut régulièrement terminée le 1er juillet 1905. Le ministère ignore quelle peut avoir été la part des profits de M. Boivin en cette entreprise.

3. Oui.

LA DETTE DU GRAND-TRONC ENVERS LE GOUVERNEMENT FEDERAL.

M. GEORGE TAYLOR demande:

1. Quel est le chiffre de la dette, s'il en existe, que la compagnie du Grand-Tronc de chemin de fer a contractée envers le Canada?

2. De ce total, quelle est la proportion respective du principal et de l'intérêt?

3. Combien est-il dû d'années d'intérêt?

4. A quelle date l'intérêt a-t-il été payé en dernier lieu?

L'hon. M. FIELDING (ministre des Finances) : Cette question porte sur un compte très ancien et fort compliqué. Mieux vaudrait peut-être la faire servir d'avis de motion demandant un état; mais pensant que l'honorable député (M. George Taylor) pourrait considérer le cas comme se rattachant à certains projets qui seront mis à l'étude au cours de la session actuelle, j'ai apporté la réponse qui suit :

1, 2, 3 et 4. En l'année 1862, cinq ans avant l'établissement de la confédération, la réorganisation de la compagnie du Grand-Tronc de chemin de fer du Canada fut effectuée en vertu du chapitre 56 des statuts de cette année-là. Avant l'établissement de cette loi, la province du Canada était venue en aide à la compagnie au moyen de l'émission d'obligations au montant de $15,142,633.34, obligations qui portaient intérêt de 4 p. 100 par an.

Aux termes de l'article 19 de la loi susdite, la province du Canada consentait à ce que sa réclamation relative à l'intérêt dû et résultant et ces obligations fût différée jusqu'après le paiement de certaines obligations antérieures créées en vertu de la loi. Cet article porte qu'après paiement des frais d'exploitation du chemin de fer, le reste des recettes doit être attribué et appliqué au paiement : a) de l'intérêt sur les obligations grevant le matériel : b) de l'intérêt sur les obligations privilégiées émises en premier lieu et du dividende dû sur la première émission d'actions privilégiées; c) de l'intérêt sur les obligations privilégiées émises en deuxième lieu et du dividende dû sur la deuxième émission d'actions privilégiées; d) du dividende dû sur la troisième émission d'actions privilégiées; e) du dividende dû sur la quatrième émission d'actions privilégiées; f) du dividende de 3 pour 100 par an, pendant dix ans, sur les actions ordinaires de la compagnie et, après cela, au taux de 5 pour 100 par année; g) d'un autre dividende de 1 pour 100 par an sur la troisième émission d'actions privilégiées; h) d'un autre dividende de 1 pour 100 par an sur la quatrième émission d'actions privilégiées (tout ce qui précède devant avoir le pas sur la réclamation du Gouvernement relativement à l'intérêt); puis au paiement i) de l'intérêt alors dû et de celui qui, après le 1er janvier 1862, devait résulter des obligations provinciales portant intérêt à 6 pour 100 par an, qui avaient été émises pour venir en aide à la compagnie avant l'établissement de la loi en question.

A l'époque de la confédération, l'intérêt sur les obligations provinciales ci-dessus mentionnées se chiffrait à $10,457,458.01. La dette de $15,142,633.34 que représente les obligations émises par la province du Canada, et celle de $10,457,458.01 que représente l'intérêt, le gouvernement fédéral les a assumées à l'époque de la confédération, et depuis, on les a laissées inscrites au bilan sans modification, sous le titre de "comptes des chemins de fer"; mais ces sommes n'ont pas été portées à l'actif du gouvernement fédéral.

Les recettes nettes de la compagnie n'ayant jamais suffi au paiement, prévu par la loi, des obligations antérieures, nulle partie de cet intérêt n'est jamais devenue payable.

La province du Canada a également transporté au gouvernement fédéral, à l'époque de la confédération, une autre réclamation spéciale de $7,302,18, relative à l'intérêt, que l'on a continué d'inscrire au bilan. Cette réclamation spéciale résultait du règlement de comptes divers entre la province du Canada et la compagnie du Grand-Tronc de chemin de fer, règlement que confirme un décret du conseil en date du 18 octobre 1886.

En outre, à l'époque de la confédération, la province du Canada détenait la quatrième émission d'actions privilégiées de la compagnie (actions que la loi de 1873, chapitre 18, article 11, a converties en actions privilégiées de troisième classe), valant au pair $121,739.65. Le gouvernement fédéral a touché sur ces actions des dividendes divers qui se répartissent comme suit.

En 1881	$ 608 70
" 1883	1,643 48
" 1884	1,978 26
" 1902	1,217 40
" 1903	2,434 80
" 1905	2,434 80
" 1906	3,652 20
" 1907	3,652 20

La province du Canada avait accepté cette quatrième émission d'actions privilégiées en paiement d'une certaine partie des comptes dont le règlement fut effectué en vertu du décret du conseil dont j'ai parlé.

LE QUAI DE DISRAELI.

M. LENNOX demande:

1. Relativement à la déclaration faite par le ministre des Travaux publics, telle que publiée dans le compte rendu des débats, du 10 mars courant, et que voici:

Page 2511.—" L'honorable M. PUGSLEY : Il se trouve que les bateaux amarrent et déchargent leur cargaison en aval du pont, au quai qui se trouve à ce point."

Page 2515.—" Quant au quai existant à Disraéli, je m'étonne que le député de Peel (M. Blain) se soit laissé induire en erreur, au sujet de la situation réelle. Quand il visita cette localité dans la circonstance à laquelle il a fait allusion, il s'est sans doute bien donné garde de se rendre du côté du quai qui est fréquenté par les bateaux naviguant sur le lac. A la dernière session de notre législature, on a formulé une déclaration similaire que rien ne saurait autoriser et qui est dénuée de tout fondement. L'ingénieur ordinaire déclare, dans son rapport, que les navires fréquentent ce quai, et que c'est une structure de la plus grande utilité pour les besoins de la navigation. Sans doute, ce pont étant construit, les autorités municipales en utilisent une extrémité comme appui pour un pont, et cette affectation n'a rien d'incompatible avec les usages auxquels on a destiné cette structure.

" Avant de ramener la question devant cette Chambre, l'honorable député, j'espère, puisera ses renseignements à des sources plus autorisées."

a) Combien de navires transportant régulièrement des passagers ou des marchandises ont fait escale au quai de Disraéli, ou y ont déposé des passagers ou des marchandises au cours de la saison de navigation de 1908, ou b) s'y sont arrêtés au cours de cette saison; c) quels étaient les noms de ces navires, et quel en était le tonnage?

2. Quels navires, bateaux, ou embarcations quelconques ont fait escale, ou ont débarqué des passagers ou des marchandises à ce quai, ou l'ont utilisé, au cours de ladite saison, et jusqu'à quel point?

3. Quelle est la superficie du lac appelé lac Aylmer dans lequel se jette le cours d'eau qui passe sous le quai de Disraéli?

M. l'ORATEUR: Je doute que cette question soit régulière, car elle a trait à un débat qui a déjà eu lieu à une séance du comité général de la Chambre. La dernière partie m'en paraît cependant admissible.

M. LENNOX: Monsieur l'Orateur, si vous ne la jugez pas tout à fait régulière, j'aime mieux la retirer en entier. Elle me paraît irréprochable.

M. l'ORATEUR: Il est dit dans Bourinot qu'il est contraire à la règle de faire allusion à ce qui s'est dit ou fait au cours d'un débat antérieur; or, cette question porte manifestement sur ce qui s'est dit à une séance du comité général.

M. LENNOX : Il me semble qu'elle tend simplement à obtenir une certitude. Toutefois, je la retirerai volontiers.

M. l'ORATEUR: La dernière partie m'en paraît fort régulière, mais non la première où se trouvent citées les paroles du ministre.

M. LENNOX : J'imagine que la dernière partie suffira à atteindre le but.

L'hon. M. FIELDING : La question peut être réservée pour être modifiée.

LA TRADUCTION FRANÇAISE AU DEPARTEMENT DE L'AGRICULTURE.

M. PAQUET demande :

1. L'honorable ministre de l'Agriculture a-t-il établi dans son département un bureau de traduction française?

2. Dans l'affirmative, quand ce bureau a-t-il été établi, et quels sont les noms des traducteurs?
3. Le volume intitulé en français: "L'annuaire statistique", est-il traduit au département de l'Agriculture?
4. Tous les documents et rapports concernant le ministre de l'Agriculture, sont-ils traduits dans le département?
5. Dans quels départements a-t-on établi des bureaux de traduction française?

L'hon. SYDNEY FISHER (ministre de l'Agriculture) :

1. Oui.
2. En 1907. M. C. E. Mortureux et M. L. Nouilles, un aide provisoire. De 1892 à 1906, M. Louis D'Auray a traduit l'annuaire statistique et, de 1892 à 1908, M. Guignard a traduit le rapport des stations agronomiques.
3. Oui.
4. Oui, sauf ceux qui sont traduits par les traducteurs de la Chambre des communes.
5. Il y a dans tous les départements des fonctionnaires ou commis qui comprennent les deux langues officielles du pays et qui traduisent les documents de l'anglais en français ou vice versa pour leur département.

STATIONS MARCONI ENTRE MONTREAL ET QUEBEC.

M. ECREMENT demande :

1. Le département de la Marine et des Pêcheries a-t-il reçu de certaines compagnies maritimes des requêtes le priant d'établir entre Montréal et Québec des stations de télégraphie sans fil Marconi?
2. Dans l'affirmative, est-ce son intention d'accorder ce qui est demandé dans ces requêtes?

L'hon. L. P. BRODEUR (ministre de la Marine et des Pêcheries) :

1. Oui. La Montreal Shipping Federation a fait une demande de ce genre.
2. La requête est à l'étude.

DROIT SUR LES REPARATIONS FAITES A DES NAVIRES CANADIENS EN PAYS ETRANGERS.

M. J. A. CURRIE demande:

1. A-t-on demandé au ministère de réduire ou abolir le tarif ou le droit actuellement exigible sur les réparations faites à des navires canadiens en pays étrangers?
2. Dans l'affirmative, quelles personnes ont fait cette demande et qui étaient-elles censées représenter?
3. Le ministère se propose-t-il de régler cette question pendant cette session?

L'hon. WM PATERSON (ministre des Douanes) :

1 et 2. Le département des Douanes n'a pas reçu de demandes formelles de réduire ou d'abolir le droit actuellement exigible sur les réparations faites à des navires canadiens en pays étrangers, depuis que la loi est entrée en vigueur le 20 juillet 1908, si ce n'est que l'association maritime du Dominion l'a prié de ne pas percevoir ce droit lorsqu'il est impossible à un navire d'entrer dans un bassin de radoub canadien déjà occupé.

3. Le ministère n'est pas prêt à se prononcer sur cette question.

PRIMES OU SUBVENTIONS EN SOUFFRANCE.

M. J. A. CURRIE (par M. Taylor) demande:

1. Y a-t-il des primes ou subventions exigibles aux termes de quelque loi adoptée par cette Chambre qui sont en souffrance?
2. Dans l'affirmative, quelles sont-elles, quel en est le chiffre respectif, et pourquoi n'ont-elles pas été acquittées?

L'hon. W. S. FIELDING (ministre des Finances): Il n'y en a pas, que je sache; mais si l'honorable député veut indiquer plus clairement l'objet de sa question, l'affaire sera examinée de plus près.

DRAGAGE A INDIAN-HEAD.

M. CROCKET (par M. Daniel) demande:

1. A-t-on publié des avis d'adjudication concernant les travaux de dragage exécutés par la Maritime Dredging Company à Indian-Head (N.-B.), l'été et l'automne derniers?
2. Dans l'affirmative, quelles soumissions a-t-on reçues et quels sont les noms des soumissionnaires et le montant stipulé dans leurs soumissions?
3. Quelle est la profondeur du dragage exécuté et quelle était la profondeur de l'eau avant le dragage?
4. Combien a-t-on payé à l'entrepreneur pour l'enlèvement des roches et des galets de plus de deux verges cubes, et combien pour les autres déblais?
5. A même quels crédits les paiements ont-ils été faits?

L'hon. sir FREDERICK BORDEN (au nom du ministre des Travaux publics):

1. Oui.
2. La compagnie de dragage et de construction maritime:

Prix par verge cube mesurée sur le chaland.	
Déblais transportés au dépotoir:	
Roches ou galets de plus de deux verges cubes	$17 00
Autres déblais	0 50
Déblais rejetés de côté:	
Roches ou galets de plus de deux verges cubes	19 00
Autres déblais	0 50

3. Pendant la dernière saison on a dragué à Indian-Point jusqu'à une profondeur de sept pieds au-dessous du niveau des eaux basses de l'été. Avant le dragage, la profondeur moyenne de l'eau basse était de trois pieds et trois dixièmes au-dessous de l'étiage d'été; un tiers chenal n'avait qu'une profondeur de six dixièmes de pieds à l'embouchure.

4. a) Roches et galets, $0.00
b) Tous les autres déblais, $48,247.68.
5. A même le crédit ouvert pour "dragage dans les provinces maritimes."

TRANSPORT DES MARCHANDISES ENTRE LE CANADA ET L'ANGLETERRE.

M. SPROULE (par M. Geo. Taylor) demande:

Vu les représentations faites par la Bourse des produits indigènes et étrangers, de Londres, concernant le besoin urgent d'une loi pour réglementer le transport par eau de marchandises entre le Canada et la Grande-Bretagne, est-ce l'intention du ministère de déposer un projet de loi à cet effet pendant la présente session?

L'hon. W. S. FIELDING (ministre des Finances): Un projet de loi relatif à ce sujet est actuellement soumis à la Chambre.

TARIFS DES TELEGRAPHES ET DES TELEPHONES.

M. LENNOX demande:

1. Quand a été lancée la proclamation du Gouverneur en conseil mettant en vigueur la partie I du chapitre 61 des statuts des 7e et 8e années du règne d'Edouard VII, au sujet des télégraphes et téléphones?
2. Quelle a été la cause du retard?
3. La commission des chemins de fer a-t-elle publié des règlements touchant la forme, le format et le modèle des tarifs qui doivent être déposés, ainsi que les renseignements qu'ils doivent contenir,—et le ministre en déposera-t-il une copie sur le bureau de la Chambre?
4. Sera-t-il loisible aux compagnies d'exiger quatre mois à compter de la date de la proclamation?

L'hon. GEO. P. GRAHAM (ministre des Chemins de fer et des Canaux):

1. La proclamation en question a été publiée dans la "Gazette du Canada" le 6 de février, 1909, et a mis en vigueur la première partie de cette loi à compter du lundi, 8 février, 1909.
2. L'attention du ministre ayant été appelée sur la nécessité de cette proclamation, il a immédiatement proposé l'adoption d'un décret du conseil autorisant sa publication.
3. La commission n'a pas encore publié de règlement concernant la forme, le format et le modèle des tarifs qui doivent être déposés, ainsi que les renseignements qu'ils doivent contenir.
4. Oui, à moins que la commission ne désapprouve ces tarifs dans l'intervalle.

INSPECTION DU CORPS PERMANENT D'ESQUIMAULT.

M. BARNARD (par M. Cowan) demande:

1. Quand le corps permanent ayant ses quartiers à Esquimault a-t-il été inspecté en dernier lieu, et par qui?
2. Où demeure l'officier inspecteur?
3. Quelles allocations pour dépenses de voyage ou autres ont été accordées à cet officier inspecteur?
4. Quel a été le coût total de cette inspection?
5. Une rémunération en sus de sa solde régulière a-t-elle été accordée à cet officier pour cette inspection?

L'hon. sir FREDERICK BORDEN (ministre de la Milice et de la Défense):

1. Les 21 et 22 juin, 1908, tout le corps permanent d'Esquimault a été passé en revue par l'inspecteur général.
2. L'inspecteur général a ses quartiers généraux à Ottawa où il est domicilié.
3. L'allocation et les dépenses ordinaires accordées à un officier de son rang lorsqu'il voyage, c'est-à-dire le coût réel du transport et $5 par jour pour frais d'hôtellerie et d'entretien pendant le voyage.
2. L'inspecteur général s'est rendu à Esquimault pendant sa tournée d'inspection de tous les corps à l'ouest des Grands lacs et, vu que les dépenses de ce voyage ont été soldées en bloc, il sera dffiicile d'établir le coût d'une inspection en particulier.
5. Non.

AVIS D'ADJUDICATION DE CERTAINES ENTREPRISES PUBLIQUES.

M. J. A. CURRIE (par M. Geo. Taylor) demande:

1. Le ministère sait-il que dans la loi budgétaire de 1908, 7-8 Edouard VII, des crédits ont été votés pour les fins suivantes:
a) Pour pourvoir à la construction et au parachèvement, y compris les accessoires, d'un steamer destiné à faire le relevé de la côte du Pacifique;
b) Pour l'achat ou la construction d'un steamer destiné au relevé hydrographique du golfe et du fleuve Saint-Laurent, pour remplacer la "Canadienne";
c) Pour la construction d'un steamer brise-glace pour le détroit de Northumberland;
d) Pour la construction et le parachèvement d'un outillage de dragage pour le fleuve Saint-Laurent, depuis la Pointe-au-Père jusqu'à Montréal;
e) Pour l'achat ou la construction d'un steamer destiné à remplacer le garde-pêche "Georgia";
f) Pour l'achat ou la construction d'un vaisseau destiné à remplacer la goélette garde-pêche "Osprey", mise au rancart;
g) Pour pourvoir à un steamer garde-pêche sur la côte du Pacifique;
h) Pour la construction ou l'achat d'un vaisseau destiné au service des phares et des bouées sur les grands lacs;
i) Pour se procurer un bateau destiné au service des phares et des bouées dans la baie de Fundy, pour remplacer le Lansdowne;
j) Pour l'installation et le maintien d'un bateau-feu à la Pointe-Pelée, sur le lac Erié?
2. Des soumissions ont-elles été demandées pour ces divers services? Dans l'affirmative, pour quels services et à quelles dates?
3. Des contrats ont-ils été signés pour l'un quelconque de ces services? Dans l'affirmative, à qui l'entreprise a-t-elle été adjugée, et quel est le montant de chaque contrat?

4. Si des soumissions ont été demandées, et que l'on n'ait pas adjugé l'entreprise, pour quelle raison et en quels cas des entreprises n'ont pas été adjugées?

5. Le ministère a-t-il l'intention de construire ou d'achever les steamers, etc., ci-dessus mentionnés? Dans l'affirmative, quand l'achat doit-il avoir lieu, et pour quels services?

6. Le ministère se propose-t-il d'exiger que l'achat et la construction des steamers, navires et dragueurs de l'Etat se fassent exclusivement au Canada, afin d'encourager l'industrie de la construction des navires,—et que la clause des gages courants soit mise en vigueur à l'égard des entrepreneurs et des constructeurs de navires?

L'hon. L. P. BRODEUR (ministre de la Marine et des Pêcheries):

a, b, c, d, e, f, g, h, i, j.) Oui.

2. a) Oui, au mois de mars 1906, pour la construction d'un steamer destiné aux levés hydrographiques de la côte du Pacifique.

b) On a demandé au mois d'octobre 1908, des soumissions pour la construction d'un steamer destiné aux levés hydrographiques sur la côte de l'Atlantique.

c) On a invité la concurrence, au mois de février 1907, pour la construction d'un steamer brise-glace destiné au détroit de Northumberland.

d) Le département n'a pas incité la concurrence pour la construction et le parachèvement de l'outillage de dragage pour le fleuve Saint-Laurent, vu que cet ouvrage s'exécute aux chantiers de l'Etat à Sorel.

e) Nous avons reçu des soumissions pour l'achat d'un navire entre tous ceux disponibles dans les eaux de la Colombie-Anglaise pour remplacer la "Georgie", et l'offre la plus avantageuse a été acceptée.

f) Non. Nous avons acheté le steamer "Christine" et nous l'avons échangé pour le steamer "Constance" que possédait auparavant le département des Douanes.

g) On a invité la concurrence pour la construction d'un croiseur de protection de nos pêcheries du littoral du Pacifique, et cela au mois de novembre 1908.

h) Le département a demandé au mois de mars 1908, des soumissions pour la construction d'un steamer-phare servant en même temps de bouée pour les Grands Lacs.

i) Non, pas jusqu'à présent.

j) Non.

3. Oui. Les entreprises ont été accordées pour les fins suivantes:

a) Un steamer destiné aux levés qu'on exécute sur la côte du Pacifique, à la compagnie du chemin de fer maritime de la Colombie-Anglaise (à responsabilité limitée), de Victoria, C.-A., au prix de $143,000.

c) Pour la construction d'un steamer brise-glace pour le détroit de Northumberland à MM. Vickers Sons & Maxim de Barrow-in-Furness pour £103,000.

h) La soumission de MM. Swan, Hunter et Wigham Richardson de Walls-end-on Tyne, pour £33,000.

M. J. A. CURRIE.

4. A l'étude.

5. Même réponse que celle donnée aux nos 2, 3 et 4.

6. Le Gouvernement désire encourager l'industrie de la construction des navires au Canada et il accordera toujours la préference aux chantiers canadiens, s'il peut le faire en tenant compte des raisons d'économie et tout en ne négligeant pas les intérêts du service.

LE PRESIDENT DE L'ELECTION DANS SAINT-JEAN-ET-IBERVILLE.

M. MONK demande:

J. A. Lussier, notaire à Saint-Jean, P.Q., était-il le président de l'élection dans la division électorale de Saint-Jean-et-Iberville à la dernière élection fédérale? Dans la négative, en vertu de quelle autorité a-t-il été annoncé que les personnes ayant des réclamations en rapport avec la dite élection devaient s'adresser à lui pour leur paiement?

L'hon. CHARLES MURPHY (secrétaire d'Etat): Le président de l'élection pour le comté de Saint-Jean-et-Iberville à l'élection du mois d'octobre 1908, était M. Charles Arcand, cultivateur. Son greffier à cette fin était M. J. Aimé Lussier, notaire de Saint-Jean, province de Québec.

Les documents en possession du greffier de la couronne en chancellerie ne mentionnent rien indiquant que M. Lussier a pris une part à cette élection-là. Tout ce qu'on trouve au dossier transmis à ce dernier bureau, est signé par le président de l'élection, M. Arcand.

APPROVISIONNEMENTS DES DRAGONS-ROYAUX CANADIENS A SAINT-JEAN (P.Q.).

M. MONK demande:

1. Les entreprises pour l'approvisionnement des Dragons-Royaux Canadiens à Saint-Jean, (P.Q.), ont-elles été accordées pour le prochain exercice? Dans l'affiirmative, quels sont le nom de chaque entrepreneur, la nature des effets et leur prix, et l'entreprise a-t-elle été adjugée dans chaque cas, au plus bas soumissionnaire?

2. Si des soumissions ont été demandées, dans quels journaux les annonces à cet effet ont-elles été publiées?

L'hon. sir FREDERICK BORDEN (ministre de la Milice et de la Défense):

1. a) Oui. b) Les entreprises ont été accordées comme suit:

Pour la fourniture de la viande à L. Papineau; bœuf, 7 cents ½ la livre; mouton, 7 cents ½ la livre.

Pain à Arthur Labelle, 2 cents ¾ la livre.

Epiceries et légumes à R. Gould:

		Cents.
Bacon fumé	livre	16
Bacon frais	"	12
Pommes de terre	"	1
Fèves	"	3½
Marmelades	"	8¾
Beurre (à la livre)	"	25

		Cents.
Beurre (par 25 livres)	"	24
Fromage	"	14
Pois cassés	"	2½
Sucre blanc	"	4½
Sel	"	½
Café	"	18
Thé	"	25
Poivre	"	15
Légumes frais	"	1
Saindoux	"	14
Levain "Royal"	douz.	10

Pour fourrage, à George O'Cain—

Foin, $14 la tonne de 2,000 livres.

Paille, $7 la tonne de 2,000 livres.

Avoine, 55 cents le minot de 34 livres.

Pour enlèvement des matières de rebut et pour nettoyage de cheminées, à Henri Masse.

Enlèvement des déchets, $20 par mois.

Nettoyage des cheminées, $1.75 par foyer.

Pour enlèvement des vidanges à Ernest Camaraire—

Nettoyage des latrines, 75 cents par baril de matières.

Pour enlèvement du fumier, à T. C. McGinnis, $8.50 par mois.

Pour lavage de la lingerie, etc., à J. B. Thuot:—

		Cents.
Couvertures de laine	chaque	5
Trousses	"	4
Taies de traversin	"	1
Paillasson	"	5
Draps de lits	la paire	5
Taies d'oreillers	chaque	1
Havresacs blancs	"	2
Musettes	"	1
Habillements d'hôpital, 3 morceaux		15
Habillements d'hôpital, 2 morceaux		6
Serviettes	chaque	1
Chemises de nuit	"	2
Nappes	"	6
Tuques	"	1
Tabliers	"	2
Rideaux	"	3
Bandages	"	1
Couvertures, matelas	"	6

(c) Oui.

2. Dans le "News" de Saint-Jean, trois annonces, et trois annonces également dans le "Canada-Français". On a aussi demandé des soumissions au moyen de 50 placards-annonces, dont 25 en anglais et 25 en français, qu'on a affichés dans Saint-Jean même et dans les environs de cette ville.

QUAI DE SAINT-JEAN (P.-Q.)

M. MONK demande:

1. Quel montant a été dépensé l'an dernier pour les réparations des quais à Saint-Jean (P.-Q.)?

2. Quel montant a été dépensé, depuis la clôture du dernier exercice, pour lesdits quais?

3. Le béton a-t-il été substitué au bois dans la construction de ces quais? Dans l'affirmative, pour quelle raison?

4. Qui a exécuté ces réparations, et celles-ci ont-elles été faites par voie d'adjudication?

5. Des soumissions publiques ont-elles été demandées par la voie des journaux? Dans l'affirmative, quels sont ces journaux?

L'hon. GEO. P. GRAHAM (ministre des Chemins de fer et des Canaux):

1. On a dépensé $157.96 pour services d'ingénieur.

2. La somme de $5,500 avait été votée sous le titre de "à prévoir" pour la reconstruction de l'ancien quai à l'entrée supérieure de ce port; de ce montant on a dépensé $5,469.82 comme suit:—

Main d'œuvre	$2,451.05
Ciment, pierre, sable, bois, etc.	$3,018.77

3. La plate-forme du vieux quai réparée tel qu'indiqué plus haut au coût de $5,469.82 fut changée de bois en ciment, pour en faire un ouvrage permanent.

4. Les travaux de réparations ont été exécutés par le personnel du canal qui s'occupe des réparations; les matériaux nécessaires ont été achetés, après qu'on eut invité la concurrence.

5. Les travaux ayant été exécutés à la journée par le personnel régulier, il n'était pas nécessaire de demander des soumissions.

PENITENCIER DE NEW-WESTMINSTER.

M. RALPH SMITH demande :

1. Qui était le préfet du pénitencier de New-Westminster pendant la période de 1876 à 1888?

2. Combien y a-t-il eu d'évasions durant cette période?

3. Oliver Adair était-il l'un des forçats qui se sont évadés?

4. Dans l'affirmative, quelle était sa sentence et quel crime avait-il commis?

L'hon. CHARLES MURPHY (au nom du ministre de la Justice):

1. Arthur Hill McBride depuis l'ouverture du pénitencier en 1878, jusqu'après 1888.

2. Quatorze, dont neuf opérées par des forçats qu'on a repris plus tard, quant aux cinq autres évadés, ils étaient encore en liberté le 31 décembre 1888.

3. Oui. Oliver Adair s'est évadé en compagnie d'un autre prisonnier le 6 septembre 1888. Il avait été condamné à Nanaïmo, (C.-A.) le 1er décembre 1888, à quinze ans de pénitencier pour vol accompagné de violence.

CROISEURS POUR LA PROTECTION DES PECHERIES.

M. RALPH SMITH demande:

1. Combien de bateaux garde-pêche le Gouvernement possède-t-il et emploie-t-il pour protéger les pêcheries dans tout le Canada?

2. Quels en sont les noms, et quelles sont les régions respectives qui leur sont assignées?

3. Le Gouvernement a-t-il définitivement résolu de construire des navires pour protéger les pêcheries de la Colombie-Anglaise?

4. Comme la Chambre des communes a voté, il y a deux ans, un crédit pour cette fin, pourquoi l'ouvrage a-t-il été retardé?

5. Des demandes en faveur d'une telle protection ont-elles été présentées au département et par qui?

L'hon. L. P. BRODEUR (ministre de la Marine et des Pêcheries):

1. Neuf.

2. Le " Canada ", sur la côte sud-est de la Nouvelle-Ecosse et du Cap-Breton.

Le "Constance", sur le littoral du Cap-Breton.

Le " Petrel ", sur le littoral de l'île du Prince-Edouard.

Le "Curlew", dans la baie de Fundy.

Le " Princess ", aux îles de la Madeleine et dans la division du bas du golfe Saint-Laurent.

Le "Vigilant", sur le lac Erié.

Le "Kestrel" sur le littoral de la Colombie-Anglaise.

Le "Falcon", sur le littoral de la Colombie-Anglaise.

3. Oui. Le Gouvernement a décidé de construire un croiseur pour la protection des pêcheries de la Colombie-Anglaise.

4. Il y a un an, nous avons demandé des soumissions pour la construction d'un croiseur. Les soumissions reçues n'ont pas été étudiées, vu les observations que nous ont faites certaines compagnies qui s'occupent au Canada de la construction des navires et qui nous ont suggéré certains changements et modifications dans les plans et devis. Ces derniers ont été revisés et l'on a demandé de nouvelles soumissions que nous sommes à étudier.

5. Oui, par M. Ralph Smith, M.P., par le Board of Trade, de Vancouver et par l'honorable Hewitt Bostock.

LE PORT DE SAINT-JEAN D'IBERVILLE.

M. MONK demande:

1. Une entreprise a-t-elle adjugée pour travaux à faire ce printemps et cet été dans le port de Saint-Jean (P.Q.), et aussi pour rallonger les quais, construire un brise-lames et pour changer de place le tuyau de prise d'eau de l'aquduc et le poser à un endroit au delà des casernes? Dans l'affimative, à qui l'entreprise a-t-elle été adjugée? A-t-elle été adjugée par voie de soumissions, et quel est le chiffre mentionné dans le contrat?

2. Dans quels journaux ont été publiées les avis de soumissions pour lesdits travaux?

L'hon. GEO. P. GRAHAM (ministre des Chemins de fer et des Canaux):

1. Oui; l'entreprise des travaux d'amélioration du port de Saint-Jean-d'Iberville a été adjugée, et ces travaux consistent principalement à préparer le sol pour le quai projeté, et draguer le fond à la profondeur voulue, construire un nouveau quai et un brise-lames. Les adjudicataires auront peut-être aussi à refaire la prise d'eau du service de distribution municipal.

2. L'entreprise a été adjugée par voie de publicité et de concurrence à MM. John G. Poupore et compagnie, aux prix de liste. Les travaux devront être complétés le 1er avril 1909, et sont évalués sur les quantités approximatives à $35,282.

3. Montréal: le "Jewish Times", le "Herald", le "Witness", le "Trade Review", le "Shareholder", la "Patrie", la "Presse", le "Canada".

Saint-Jean, Québec: Le "Canada Français", le "Progrès", le "News".

Valleyfield: Le "Progrès".

Lachute: Le "News".

Richmond: Le "Times".

Saint-Hyacinthe: L'"Union".

Brockville: Le "Recorder".

Toronto: Le "Globe", le "Star".

Ottawa: Le "Free Press", le "Temps", le "Danebrog".

LE COURRIER D'ENTREPRISE A CHATEAUGUAY.

M. MONK demande :

1. Quel est actuellement l'adjudicataire du transport de la malle entre le bureau de poste de Saint-Philomène, das le comté de Châteauguay, et la station de Sainte-Philomène, sur le chemin de fer du Grand-Tronc?

2. Quel est le prix annuel de cette entreprise et quand expire-t-elle?

3. Quelle est la distance que l'entrepreneur actuel doit parcourir?

4. Des soumissions ont-elles été demandées pour le renouvellement de la même entreprise? Quels sont les noms des soumissionnaires et leurs prix?

5. L'entreprise a-t-elle été adjugée? Dans l'affirmative, à quel prix et pour combien de temps?

L'hon. RODOLPHE LEMIEUX (directeur général des Postes).

1. François Labrie.

2. $93.50 par année. Le traité expire le 31 mars 1909.

3. 2 milles et demi dans chaque direction tous les jours.

4. Oui. Godefroy Labrie, $79 ; J. B. Damour fils, $69.

5. Un traité a été signé pour la période ordinaire de quatre ans à commencer du 1er avril 1909, à raison de $69 par année.

DEMANDES DE RENSEIGNEMENTS RELATIFS AU GRAND-TRONC-PACIFIQUE.

M. R. L. BORDEN (Halifax) : Avant de passer à l'ordre du jour, je voudrais demander à mon honorable ami le ministre des Finances d'avoir certaines informations prêtes lorsqu'il soumettra à la Chambre le projet d'un prêt au Grand-Tronc-Pacifique. La correspondance, les rapports et autres documents se rapportant à cette question devraient, il me semble, être déposés. C'est essentiel à la question. On devra pouvoir

nous dire quels montants ont été dépensés jusqu'à présent sur la section des prairies et sur la section des montagnes respectivement ; aussi la provenance de ces montants, de même que le coût estimatif des travaux complétés de ces deux sections respectivement ; de même également un état des montants requis pour compléter les travaux sur chacune de ces sections, et un état des dettes de la compagnie sur ces travaux et sur le matériel roulant; enfin un état de l'actif réalisable de la compagnie sur chacune de ces deux sections.

L'on devra aussi avoir tous les détails sur le tracé de ces lignes par rapport aux autres lignes existantes et en exploitation, de même qu'un état des montants dépensés pour l'achat du matériel roulant et la date de ces achats, l'usage que l'on a fait de ce matériel roulant, et en vertu de quel arrangement et à quel prix il a été ainsi employé ; aussi un état des émissions d'actions de la compagnie et du produit de telles émissions, à quel prix et à quelles conditions ou en vertu de quels arrangements ces actions ont été vendues et quels en sont les acquéreurs ; aussi des informations sur la manière de réaliser les fonds pour construire les lignes tributaires; aussi des informations sur la valeur de ces obligations, dans l'opinion du Gouvernement, si elles devaient être placées sur le marché; aussi des informations sur les hypothèques antérieures, que l'on dit être au nombre de trois ; un précis de ces trois opérations, accompagné d'une copie de chacune d'elles, si elles n'ont pas déjà été déposées ; aussi des informations sur la capitalisation présumée des divisions respectives de l'Est et de l'Ouest du Transcontinental national ; aussi toutes les informations en la possession du Gouvernement au sujet des dépenses régulières sur chacune de ces divisions et sur toute la ligne quand les travaux seront complétés ; aussi les informations sur le montant réel engagé par la compagnie dans l'entreprise. S'il existe une convention au sujet de la dette dont le ministre des Finances a parlé cette après-midi, la dette contractée par le Grand-Tronc-Pacifique envers l'Etat, je désirerais qu'une copie de cette convention fût déposée.

L'hon. W. S. FIELDING (ministre des Finances): Cette dette date d'avant la confédération. Je ne sais pas si cette convention existe, mais j'y verrai.

M. R. L. BORDEN: Je ne le sais pas davantage.

L'hon. M. FIELDING: C'était vers 1862.

M. R. L. BORDEN: Je veux simplement me renseigner, car ce sont des détails que j'ignore complètement, et je voudrais obtenir des informations.

J'aimerais également obtenir un état de toutes les obligations indirectes du Canada par voie de garantie ou autrement.

Je serais heureux d'avoir aussi un résumé de l'examen des livres du Grand-Tronc-Pacifique par le Gouvernement ou ses substituts, en prévision du prêt que le Gouvernement se propose de soumettre à la Chambre.

Je voudrais également des informations sur le nombre de milles de chemin complétés, le nombre de milles en exploitation durant la construction, si c'est l'expression propre: et généralement, toutes les informations concernant le progrès des travaux de tout genre sur la section des prairies et la section des montagnes.

J'ai pris note de la question n° 1 inscrite au feuilleton par l'honorable député de Brandon (M. Sifton). Comme elle est inscrite depuis le 26 janvier, la réponse doit être prête, et s'il est possible, le Gouvernement pourrait nous donner toutes ces informations en même temps.

L'hon. M. FIELDING: Nous ferons de notre mieux pour donner à l'honorable député toutes les informations qu'il demande, pourvu que nous les ayons en notre possession. Mais comme sa demande est très considérable et qu'elle porte sur des choses futures, je doute que nous puissions y satisfaire entièrement. Nous verrons à ce que sa demande soit placée entre les mains des fonctionnaires compétents, afin qu'il obtienne autant d'informations que possible.

M. R. L. BORDEN: Très bien.

L'hon. M. FIELDING: L'honorable député voudrait-il me faire parvenir ses notes?

M. R. L. BORDEN: L'honorable ministre peut les avoir, mais je crains qu'il ne puisse les lire.

L'hon. M. FIELDING: Je les lirai bien.

L'hon. M. HAGGART: L'honorable député de Simcoe (M. Lennox) a deux questions inscrites au feuilleton, l'une ayant trait à l'estimation originale des quantités en perspective sur le Transcontinental national, et aux quantités réellement déplacées au cours de la construction de la ligne. J'aimerais à avoir ces informations avant la discussion.

M. LENNOX : L'honorable député veut dire l'ordre que la Chambre a donné pour le dépôt des documents, un ordre qui n'a pas encore été exécuté. Une autre motion portant sur un sujet à peu près semblable est encore inscrite au feuilleton.

L'hon. GEO. P. GRAHAM (ministre des Chemins de fer et des Canaux): Je demanderai aux commissaires de me fournir le plus tôt possible ces renseignements. Je verrai au feuilleton ce que comporte la motion qui y est encore inscrite.

DEMANDES D'INFORMATIONS.—LE NIVEAU DU LAC SIMCOE.

M. SHARPE : Je demanderais au ministre des Travaux publics quand sera déposé le rapport ordonné par la Chambre le 8 février dernier au sujet des mesures prises par le député pour baisser le niveau des lacs Simcoe et Couchiching?

L'hon. M. PUGSLEY : Je croyais que ces documents concernaient le canal de la Trent et se trouvaient par conséquent au département des Chemins de fer; mais j'y verrai.

LES CONFISCATIONS AU DEPARTEMENT DU REVENU DE L'INTERIEUR.

M. BARR : Quand sera déposé le rapport demandé le 8 février dernier concernant les confiscations opérées par le département du Revenu de l'intérieur?

L'hon. M. TEMPLEMAN : J'ignorais que la Chambre avait ordonné le dépôt de ce dossier, mais je donnerai les instructions nécessaires.

L'hon. M. PATERSON : L'hon. député parle-t-il des saisies opérées à la douane?

M. BARR : J'ai demandé un rapport à ce sujet également.

L'hon. M. PATERSON : Ces deux rapports ont été déposés.

LA SOLDE DE LA TROUPE PERMANENTE.

M. CROSBY : J'apprends de bonne source que la troupe permanente à Halifax n'a pas encore reçu sa solde pour le dernier terme. S'il en est ainsi, quand sera-t-elle payée?

Sir FREDERICK BORDEN : On me dit que le fonds affecté à la paie de la troupe permanente est épuisé depuis le 7 ou le 8 courant, mais, heureusement, le Parlement a voté à la dernière session amplement d'argent pour toute la milice. Il faudra faire un léger remaniement, lequel est prévu dans le budget supplémentaire déposé ces jours-ci. Dès que ces crédits seront votés, ce qui ne peut tander, je l'espère—dans quelques heures, si la Chambre y consent—la solde sera immédiatement payée. Je n'ai pas encore reçu de plaintes à ce sujet, et je prends cette occasion pour donner au nouveau député d'Halifax et à la troupe permanente, l'assurance que la solde sera payée quand le temps sera arrivé.

OBSERVATIONS RELATIVES AU SERVICE DE LA POSTE RURALE.

L'hon. M. FIELDING propose que la Chambre se forme en comité des subsides.

M. J. E. ARMSTRONG (Lambton-est) : Je veux appeler l'attention de la Chambre sur certaines questions concernant le service des postes. Il y a six ans que j'ai l'honneur de siéger dans cette Chambre, et j'ai constaté quels talents l'honorable député a montrés comme solliciteur général et comme ministre des Postes, et tout en appréciant les efforts pour venir en aide à la population générale, je ne puis manquer de reconnaître en même temps l'habileté et l'agilité dont il fait preuve en changeant de front complètement sur l'importante question de donner aux campagnes un meilleur service postal.

Je n'ai pas besoin de rappeler à cette Chambre les déclarations que l'honorable député faisait il y a quelques années au sujet de l'importante proposition faite à plusieurs reprises en rapport avec l'établissement d'une poste rurale gratuite dans le Canada. Ainsi que nous le savons tous, l'honorable ministre a déclaré à plusieurs reprises qu'il ne fallait pas s'attendre à l'établissement d'une poste rurale gratuite tant que nous n'aurions pas une population de 20,000,000, et que c'était un luxe qui devait rester à l'état d'idéal pour le moment.

A la session dernière lorsqu'une résolution fut déposée devant la Chambre pour exposer au Gouvernement l'urgente nécessité de s'occuper de cette question d'une manière énergique, tous les députés ministériels ont voté en opposition directe à la demande contenue dans cette résolution, et on a cru généralement que le Gouvernement ne changerait pas d'opinion à ce sujet. Cependant, juste à la veille des élections générales, l'honorable député, dans un discours qu'il prononçait aux Chutes-Niagara, indiqua clairement son attitude de cette question. Il montra qu'il désirait en faire un ballon politique en annonçant qu'il allait donner la poste rurale gratuite. Non seulement il a trompé le peuple en faisant cette déclaration ce jour-là, mais un certain nombre de candidats libéraux, pendant la campagne électorale, ont expliqué dans leurs comtés les avantages extraordinaires que la population recevrait du don que lui faisait le Gouvernement au pouvoir. J'ai devant moi des journaux montrant que les différents membres libéraux du Parlement ont dit à leurs électeurs, que non seulement on leur distribuerait leur courrier à domicile, si le Gouvernement était maintenu au pouvoir, mais qu'on fournirait des boîtes gratuitement et que tout ce qu'ils auraient à faire serait de creuser un trou dans la terre, d'y planter un poteau, et on leur fournirait la boîte.

Allons un peu plus loin.

Le 17 septembre 1908, le département des Postes a publié une brochure toute diffé-

rente de celle qu'il avait publiée il y a quelques semaines. Dans la première on ne parle aucunement du prix des boîtes et on ne dit pas que les gens seront appelés à les payer, tandis que dans la dernière brochure l'honorable député explique clairement que le coût de ces boîtes avec les accessoires nécessaires sera de $3 chacune, et qu'il faut se les procurer au département des Postes Je ne puis comprendre pourquoi le ministre aurait jugé nécessaire de publier ces deux brochures toutes différentes, s'il n'avait pas senti que sa premirèe décision ne serait pas approuvée par la population du pays en général.

Examinons cependant, pendant quelques instants, cette question des boîtes. Le directeur général des Postes a déclaré, en réponse à plusieurs questions que je lui ai posées sur le sujet, qu'il avait acheté ces boîtes dans la ville de New-York, de la "International Mail Equipment Company of New York." Je voudrais que l'honorable ministre fasse connaître à la Chambre les noms des membres de cette compagnie, et nous expliquât un peu son organisation, parce que j'ai ici, dans le dernier rapport du département des postes des Etats-Unis, une liste des maisons qui ont vendu les boîtes postales pour les campagnes américaines, non seulement durant le cours de l'année dernière mais pendant les cinq dernières années, et parmi les noms des 300 maisons je ne trouve pas celui dont nous parle l'honorable directeur général des Postes. Comment l'honorable ministre a pu arriver à acheter 6,000 boîtes d'une maison qui n'avait pas apparemment l'habitude d'en manufacturer pour les campagnes des Etats-Unis, c'est une chose que je ne puis pas comprendre. Outre cela, lorsqu'on examine le coût des boîtes dont on se sert aux Etats-Unis et qu'on le compare au prix payé par l'honorable directeur général des Postes, nous trouvons une très grande différence. Par exemple sur une quantité de plus de trois cents boîtes fournies au département des postes des Etats-Unis, deux coûtent $2.75 chacune, une $3, une $3.25, une $3.50 et une $4. Toutes les autres coûtent seulement $2.50 ou moins. La moyenne ne dépasse pas $1.50. Cependant le directeur général des Postes va à New-York acheter 6,000 boîtes à $3 chacune, et d'après sa propre déclaration, il a payé le transport de ces boîtes de New-York à Ottawa ainsi que les droits de douane, et les a fait distribuer ensuite dans les différentes campagnes du Canada.

Mais ce ne sont pas des boîtes fermant à clef. Il leur faut des cadenas que le département des Postes vend au prix coûtant, de sorte que les gens qui feront l'achat de ces boîtes postales auront à payer, outre le transport et les droits de douane, pour l'achat des cadenas, ce qui porterait le coût total de ces boîtes à $5 chacune. Pour 6,000 boîtes cela fera plus de $30,000. Comparons ce chiffre avec le coût des boîtes rurales aux Etats-Unis. Le département des Postes à Washington paie ces boîtes de 42 cents à $1.50 chacune et les distribue aux cultivateurs. J'espère que le ministre voudra bien nous donner des explications sur sa conduite en cette matière. Comment se fait-il aussi que dans la proposition déposée devant cette Chambre le ministre des Postes ne propose aucune diminution dans le nombre des bureaux de poste, lorsque le département des Postes de Washington a pu abolir plus de 100,000 bureaux de postes par suite du magnifique service rural inauguré aux Etats-Unis. Je pourrais demander aussi à l'honorable directeur général des Postes de nous dire pourquoi dans le service rural qu'il a donné au pays, il n'a pas inclu le factage de lettres recommandées et l'émission de mandats sur la poste? Il doit savoir que le service rural aux Etats-Unis comprend le factage des lettres recommandées et l'émission de mandats sur la poste aux gens établis sur les routes principales et de concession, lorsque leur domicile est éloigné de moins d'un mille de la boîte postale, et les mêmes gens peuvent se procurer les cartes et les enveloppes timbrées; on leur donne aussi beaucoup d'autres avantages.

Je pourrais dire aussi quelques mots sur la poste des colis. Lorsqu'un coli est trop gros pour entrer dans la boîte ou lorsqu'un mandat sur la poste ou une lettre recommandée est adressée à une personne qui demeure sur une route postale où sur une route ou passe aujourd'hui une diligence, cette personne était obligée autrefois de se rendre au bureau de poste voisin, éloigné peut-être de cinq milles pour recevoir son courrier ou autrement s'en reposer entièrement sur le facteur. Le ministre sait en outre que le service qu'il a inauguré dans nos campagnes, bien qu'on puisse l'appeler un pas dans la voie de la poste rurale, ne peut avoir d'autres résultats que de créer des injustices et des chicanes dans nos campagnes. Je ne puis comprendre pour quelle raison un cultivateur dont le domicile se trouve sur la route postale ou sur celle de la diligence—et je suis certain que le département aura de la difficulté à définir exactement quelles sont les routes postales ou de diligence actuelles—verrait sa terre augmenter en valeur à cause des avantages que lui donne le factage gratuit de son courrier et des journaux quotidiens qui lui donnent les prix du marché et beaucoup d'autres avantages qui sont refusés aux autres cultivateurs dont les terres ne sont pas sur une route postale. Je suis certain que lorsque les cultivateurs comprendront bien cette question, ils insisteront auprès du directeur général des Postes pour et lui montreront la nécessité d'étendre davantage le service rural et de l'établir surtout dans les campagnes les plus peuplées du Canada.

Le ministre des Postes sait qu'aux Etats-Unis ce service est fait sous l'empire de

certains règlements définis, et bien qu'il essaye de détourner notre attention en disant que notre pays est encore peu peuplé, et que nous ne pouvons pas donner partout la poste rurale gratuite, le ministre, dis-je, sait que dans les Etats-Unis le service postal gratuit n'est pas accordé aux régions peu peuplées, et que le gouvernement américain n'a pas l'intention d'y établir la poste rurale gratuite tant qu'elles ne contiendront pas la population voulue par les règlements existants. Ces règlements disent que la longueur d'une route postale dans les campagnes sera de 24 milles de longueur; qu'il devra y avoir cent familles sur le parcours de cette route, et que 84 de ces familles devront consentir à payer le coût d'une boîte et la poser avant que le service puisse être établi; et si la route était moindre que 24 milles, les appointements du facteur rural sont réduits proportionnellement mais même dans le cas où la route n'a pas les 24 milles voulus elle doit cependant contenir un nombre proportionnel de familles. Je dis donc que le Gouvernement n'a pas raison de prétendre qu'aux Etats-Unis le gouvernement a établi la poste rurale gratuite dans les campagnes peu peuplées.

Je demanderai au ministre ce qu'il se propose de faire avec l'excédent du département des Postes. Il nous dira peut-être que cet excédent sera versé dans le fond du revenu consolidé, mais je lui demanderai s'il croit qu'il est sage de faire du service des postes un moyen de taxer le peuple, un moyen de percevoir des taxes de la population du Canada pour en distribuer le produit aux différents ministères publics, qui le gaspillent généralement, ainsi qu'on l'a fait l'année dernière.

Le ministre se propose-t-il d'établir une route postale et un câble panbritannique, donner plus d'extension, qu'il y semble disposé, au transport des courriers dans les pays étrangers à un taux nominal? Il ne nous dit pas que ces projets ne rapporteront pas de profit; il ne nous parle pas des subventions postales aux chemins de fer et aux compagnies de navigation, qui se sont élevées, l'année dernière, à plus de $1,250,000 pour le transport des courriers dans les pays étrangers. Le ministre ne nous dit pas non plus que ces services ne sont pas rémunérateurs, et nous devons exiger que ceux qui demeurent dans les campagnes, ceux qui payent les deux tiers des taxes versées dans le coffre public, reçoivent un meilleur service postal de leurs courriers, afin qu'ils puissent jouir de quelques-uns des avantages qui sont accordés aux villes canadiennes. Je sais que l'honorable directeur général des Postes nous dira qu'il a amélioré ce service postal, qu'il a augmenté le nombre des bureaux de postes dans les districts peu peuplés du Canada et aussi jusqu'à un certain point dans ceux où la population est plus dense.

M. W. S. FIELDING.

Il est possible que cela soit exact; mais le ministre, en étudiant la question, constatera que dans la province d'Ontario, il existe 40,000 milles carrés de territoire à population dense, dans les districts ruraux, où il pourrait avantageusement établir la distribution postale gratuite, à domicile. En outre dans la province de Québec, le ministre pourra constater l'existence de près de 30,000 milles carrés de territoire similaire; puis il pourrait de là diriger son enquête vers les Provinces maritimes ou vers les provinces de l'Ouest. S'il croit que ce n'est pas là une question à l'ordre du jour dans les provinces de l'Ouest, il fait grandement erreur; car, il ne faut pas l'oublier, il se dirige vers ces provinces un fort courant d'immigrants qui, après avoir bénéficié de ces avantages aux Etats-Unis, sentent le besoin de pareil service au Canada. Il est juste et légitime que les habitants des districts ruraux qui versent dans la caisse publique une si forte partie des deniers qui permettent à l'Etat de faire la distribution gratuite à domicile dans les villes, soient dotés d'avantages similaires à ceux dont jouissent les habitants des villes. Il faut bien en convenir, les habitants des districts ruraux sont parfaitement autorisés à rappeler au Gouvernement la nécessité de l'extension de ce système.

Jetons un coup d'œil sur les progrès réalisés aux Etats-Unis. Il y a aujourd'hui 900 comtés dotés de la poste rurale gratuite et où l'on a supprimé, au besoin, les bureaux de poste, ce qui a permis de réaliser une forte économie. Le système des "Star routes" ou routes postales traversant des régions peu populeuses et produisant des recettes insuffisantes, système qui, au dire du ministre est établi au Canada, n'est employé aux Etats-Unis que dans les parties du pays les moins populeuses jouissant de la distribution gratuite. D'après l'état présenté par le ministre, il a déjà été établi quarante-quatre routes au Canada, et la dépense annuelle exécutée par le ministère s'est élevée à $663. Une dépense annuelle de $663, telle est l'évaluation donnée par le ministre des Postes, comme coût de la création de chacune de ces quarante-quatre routes, soit une moyenne de $15.06 par route. De l'avis du ministre, est-ce là une dépense exorbitante?

A son avis, serait-ce grever son département d'un trop lourd fardeau de réaliser cette réforme dans les régions à population dense? J'en suis convaincu, lorsqu'il aura bien étudié la question, comme il le fera, j'espère, il comprendra que nous formulons une demande fort légitime, en insistant sur l'établissement de ce système au Canada.

Poussons nos recherches un peu plus loin. Au dire du ministre, le système en vogue aux Etats-Unis entraîne de grandes dépenses. Je désirerais revenir sur un débat précédent qui s'est déroulé dans cette

Chambre alors que le ministre a cherché à embrouiller la question et à persuader au public canadien que l'établissement de ce système entraîne de si grandes dépenses, qu'on ne saurait même songer à l'entreprendre au pays, au cours de cette session de notre législature. J'en suis convaincu, lorsqu'il aura étudié les rapports dressés par le gouvernement des Etats-Unis, il se gardera bien d'établir la comparaison, à l'avenir, entre le Canada, avec sa population de 6,000,000 d'habitants et les Etats-Unis qui comptent une population de 85,0000,00; il n'aura garde, dis-je, de mettre sous les yeux du public cette dépense de $35,000,000 exécutée aux Etats-Unis, et cela dans le but de nous frapper d'épouvante et de nous dire que ce serait conduire le pays à la banqueroute que d'exécuter pareille dépense. Le ministre ne comprend-il pas qu'une population de 18,000,000 d'habitants aux Etats-Unis, est desservie par ce système de poste rurale gratuite à domicile, et que cette somme de $35,000,000 dépensée pour l'application de ce système ne représente que $2 par famille ainsi desservie? Mais on ne fait pas figurer ici les recettes perçues par le ministère des Postes pour la vente des timbres-poste aux habitants de ces districts ruraux, ainsi que les recettes réalisées sur la vente des timbres-poste dans les districts extérieurs pour l'expédition d'objets de correspondance adressés aux destinataires habitant les districts bénéficiant du régime de la poste rurale. Que le ministre retienne bien le fait que voici: l'année dernière, alors qu'il y avait 40,000 routes en opération desservant 18,000,000 d'habitants, ce système couvrait 1,000,000 de milles de chemin; les facteurs ont parcouru une totalité de 200,000,000 de milles et les facteurs chargés de cette distribution rurale à domicile ont manutentionné 2,000,000,000 d'objets de correspondance, sur ces 40,000 routes.

Le ministre ne comprend-il pas que dans la manutention de cette énorme quantité d'objets de correspondance, il se déverse d'énormes recettes dans la caisse du département, par suite de la vente de timbres-poste, tant aux envoyeurs de ces objets qu'aux destinataires demeurant dans ces districts ruraux? Le chiffre des recettes encaissées par le département des Postes, provenant de ces 200,000,000 d'objets de correspondance ne représente qu'une dépense de $2 par tête de la population. Quand on tient compte des énormes recettes que produit ce système, il est évident aux yeux des citoyens des Etats-Unis, que ce service dont sont dotés les districts ruraux aboutit non pas à la création de déficit, mais à un résultat tout opposé. Il y a un an ou deux, le directeur général des Postes aux Etats-Unis affirmait que ce système rural de distribution gratuite à domicile, bien loin d'aboutir à la création de moins-values, est productif de recettes. Rappelons ici au ministre que le président des Etats-Unis a insisté catégoriquement auprès du congrès sur la nécessité de donner plus d'extension à ce système et d'établir un service l'emportant en valeur sur le service actuel, sans reculer devant le chiffre des dépenses à exécuter.

Mais me dira le ministre, ce budget s'est soldé par un déficit de $16,000,000 l'année dernière. C'est parfaitement vrai. L'augmentation constatée dans les recettes postales, pendant quelques années passées, avait dépassé le chiffre de 9 p. 100, tandis que l'année dernière cette proportion s'est abaissée à 4.24 p. 100. Mais s'il tient compte du fait qu'on a payé sous forme de majoration d'appointements, au delà de $9,000,000 aux employés du département des Postes et que les recettes ont accusé une diminution provoquée par la crise financière existant au pays, il doit en convenir, s'il se fût agi d'une année normale et de conditions normales, ce budget aurait accusé un excédent, au lieu d'un déficit.

Envisageons maintenant la question sous un autre aspect. En 1896, lorsque le gouvernement des Etats-Unis entreprit l'établissement de ce système de poste rurale gratuite, le déficit accusé par le budget du ministère des Postes dépassait $11,000,000, et cela à une époque où l'on n'avait encore dépensé que $14,000 pour l'établissement de ce système. L'année dernière, alors que la dépense s'élevait à $35,000,000, le déficit n'a guère dépassé $6,000,000, soit environ la moitié du chiffre atteint, alors que la dépense effectuée pour ce système ne s'élevait qu'à $14,000. J'emprunte une citation au rapport annuel du quatrième directeur général des Postes adjoint, rapport datant de 1903:

> Le nombre moyen de routes dans 50 états et territoires est de 315; le nombre moyen des maisons d'habitation sur chaque route, est de 137; la population moyenne, sur chaque route, est de 585; le nombre moyen de boîtes, 70; le nombre moyen de clients, 381; et le coût moyen de chaque route, $597.80.

Ceux qui s'opposent à l'inauguration de ce système au Canada doivent bien méditer ces chiffres qui tendent à prouver que ce n'est pas dans les districts peu populeux que le gouvernement des Etats-Unis a établi cette poste rurale; et de ce côté-ci de la Chambre, ce que nous demandons au ministre c'est d'établir ce système de distribution gratuite, non pas dans tous les districts indifféremment, mais dans ceux où il est possible de faire fonctionner avec succès ce régime, et qui sont habités par une population dense. Je tiens aussi à rappeler au ministre qu'il a le devoir d'étudier davantage la question. Il a été en mesure d'orienter sa réforme dans cette direction, en accordant la distribution postale gratuite à une partie du pays. Mais à mon avis, la chose ne saurait faire doute, avant qu'il se soit écoulé bien des années, la poussée de l'opinion publique et l'attitude prise par les

habitants de nombre de districts l'obligeront à doter de cet avantage les parties populeuses du Canada en général.

La valeur des domaines agricoles aux Etats-Unis a subi une hausse très prononsée dans les parties du pays dotées de ce système de poste rurale. Voici une exploitation agricole valant $5,000; si elle subit une hausse de 5 pour 100 seulement—et de hautes autorités aux Etats-Unis affirment que l'augmentation de la valeur des exploitations agricoles a dépassé de beaucoup 5 pour 100—voilà déjà une augmentation de $250. Si le ministre était obligé d'effectuer une dépense moyenne de ce chiffre, pour la distribution des dépêches parmi ces populations, il s'ensuivrait que les cultivateurs payeraient une somme annuelle de $5, pendant 50 ans, en retour de cette grande réforme; mais ils ne sont nullement obligés de débourser pareille somme. J'ai sous les yeux les états publiés par M. Hamilton, du " News " de Toronto, qui a recueilli une masse de faits touchant l'établissement de la poste rurale dans le comté de Lincoln. Je n'ai pas besoin de dire au ministre que, dans nombre de comtés des provinces du Canada oriental, existe des cartes d'état major. Ces cartes indiquent exactement le nombre des maisons d'habitation sur les différentes routes. A l'aide de ces cartes, vous pourriez effectuer le tracé des routes, pour une distribution postale gratuite qui embrasserait le pays tout entier. Le ministre sans doute est au courant de ce fait. Si le temps me le permettait, je tiendrais à consigner au compte rendu des débats les précieux renseignements recueillis par M. Hamilton, touchant le comté de Lincoln. Qu'il suffise de dire qu'il a démontré que seize routes couvriraient tout le comté et que la dépense effectuée par les habitants de ce comté serait à peine supérieure de 50 cents, par tête de la population, au coût du système actuel. Lincoln n'est pas un comté à population dense; car en effet, si le ministre veut bien se reporter à la statistique, il constatera qu'il n'y a que 34 familles par mille. Après une soigneuse étude de ces faits, voici la conclusion à laquelle je me suis arrêté: il existe au Canada, au moins 1,700,000 personnes habitant les districts ruraux que pourrait desservir avec succès ce système de distribution postale à domicile.

Examinons le système de poste rurale établi par le ministre dans le comté de Lincoln: quand bien même ce système obtiendrait une parfaite application dans ce comté, il n'atteindrait que 600 habitants, tandis que 2,500 personnes qui ont tout autant de droit que les autres à bénéficier des avantages de ce système, seraient forcées de s'en passer.

Je rappelle ces faits à l'attention du ministre, afin qu'il remette la question à l'étude. S'il se livre à cette étude, j'en suis convaincu, il ne saurait s'arrêter qu'à une conclusion et c'est celle que j'ai adoptée, il y a nombre d'années: l'heure est venue non seulement de mettre à l'étude cette question, mais d'incorporer ce système dans notre ministère des Postes, au bénéfice du public en général.

Il est une autre question sur laquelle je désire présenter une observation. Je ferai remarquer au ministre qu'il est nécessaire de soumettre à l'examen les objets de correspondance qui entrent au pays, sous le régime de la préférence accordée à la Grande-Bretagne. Je voudrais persuader au ministre la nécessité de créer une commission qui aura pour devoir d'examiner, pour ainsi dire, toutes les publications admises au pays. La chose ne saurait faire doute, à mon avis, il entre au pays des masses de publications dont la seule tendance est absolument démoralisatrice. Que le ministre des Postes visite les librairies de la capitale et il y trouvera entassés sur les rayons des romans à bon marché venant de la Grande-Bretagne, ainsi que des périodiques hebdomadaires à bas prix dont l'influence est si pernicieuse sur nos populations. Il y a quelques jours, le ministre des Douanes (M. Paterson) disait que les livres et les romans passant par son département atteignent une valeur de $350,000 et qu'il entre aussi francs de droits des périodiques et des brochures à bon marché. Que le ministre des Postes cherche à faire retomber dans quelque mesure la responsabilité à cet égard sur son collègue, le ministre des Douanes, je n'en suis pas moins convaincu qu'il faut établir un bureau de censure.

Car même si vous employez les personnes les meilleures et les plus capables pour enseigner dans vos collèges, pour prêcher du haut de vos chaires, pour diriger vos écoles du dimanche, vous pouvez être certain que si vous permettez de continuer l'importation de la littérature qui entre aujourd'hui dans notre pays, la plus grande partie des bienfaits que nos institutions répandent dans le public seront rendus inutiles.

Voici une autre idée que je voudrais communiquer au directeur général des Postes: Nous avons besoin d'inspecteurs dans le département des Postes. Le directeur général des Postes peut répondre qu'il a déjà des inspecteurs dans les différentes régions du Canada. C'est vrai. Mais leurs devoirs sont si multiples qu'ils n'ont pas le temps de se rendre dans les districts ruraux pour examiner les bureaux de la poste. Ce qui nous manque, c'est un corps d'inspecteurs dont l'autorité sera aussi grande que le département des Postes pourra leur en accorder et qui auront pour tâche de se rendre dans les différents bureaux de poste, d'examiner les systèmes en usage, de vérifier la caisse, d'étudier les différentes routes postales et de chercher par tous les moyens,

à améliorer le transport et la distribution du courrier.

Mais ce dont je désire surtout convaincre le ministre, c'est au sujet de ce que j'ai dit relativement à la distribution gratuite des lettres dans les campagnes. J'espère sincèrement que le directeur général des Postes accueillera ces observations avec l'esprit dans lequel elles sont présentées et fera une étude du système en vogue aux Etats-Unis. Car je suis persuadé que si l'honorable ministre avait étudié les systèmes usités en Angleterre, en Nouvelle-Zélande, en Allemagne, en France et dans d'autres pays, il aurait constaté que le meilleur système en pratique aujourd'hui, celui qui nous convient le mieux, c'est celui des Etats-Unis. Le public de ce pays en jouit depuis onze ou douze ans et il est temps que nous en fassions une étude, pour ne pas demander davantage. Nous sommes certainement capables d'améliorer la situation qu'ils ont créée, parce que nous pouvons profiter des erreurs commises dans le passé. J'insisterai auprès du ministre sur la nécessité d'étudier cette question sans tarder davantage.

M. C. J. THORNTON (Durham): En ma qualité de nouveau député représentant un district rural, je voudrais dire quelques mots sur la question de la distribution gratuite du courrier dans les campagnes. J'y attache un intérêt particulier parce que je représente un comté qui est presque entièrement agricole. Je suis convaincu qu'on doit faire quelque chose pour donner de plus grandes commodités postales à nos agriculteurs. J'ai donc été très satisfait quand le Gouvernement s'est proposé d'établir un tel système et j'ai été charmé de l'accueil fait par le directeur général des Postes aux députés qui ont cru devoir l'entretenir des questions relatives aux postes. Je dois dire, sans aucun désir de flatterie, que je crois que le directeur général des Postes est désireux de rendre service au public et aux districts ruraux en employant les meilleures méthodes possible. Mais en allant au fond de la question, je tiens à dire qu'il ne me semble pas que le ministre ait appliqué le meilleur système que nous pourrions avoir relativement au service gratuit du courrier dans les campagnes. En étudiant ce qui se passe dans mon propre comté, il me semble que le plan adopté par le ministre rend service à une classe déjà favorisée.

Prenez comme exemple mon propre comté ; ce qui s'y passe arrive également dans presque tous les districts ruraux du Canada. Il y a dans mon comté environ 140 milles de routes postales et le public qui se trouve établi le long de ces routes est le plus favorisé en ce qui touche aux commodités postales. Il les possède presque toutes et il a depuis des années un système de distribution du courrier qui a été établi à ses frais. Ces gens payent le facteur $1 à $2 chacun, moyennant quoi il dépose leurs lettres dans les boîtes placées à leur poste. Dans mon comté les habitants établis le long de la route postale payent $1.50 par an pour ce service. Mais loin des routes postales, la plus grande majorité des gens n'ont aucune commodité de ce genre. Prenant encore mon comté, je constate qu'il renferme environ 1,500 milles de routes carrossables, le long desquelles résident des agriculteurs, mais il n'y a que 140 milles qui sont utilisés pour la distribution du courrier d'après le plan indiqué dans la brochure.

Ceux-là seront particulièrement favorisés tandis que les autres 1,350 milles ne jouiront pas de ces commodités postales. J'aimerais que le ministre nous présente un projet plus vaste, plus étendu de distribution gratuite du courrier dans les campagnes de façon à rendre service à la grande majorité de la classe agricole. Je ne prétends pas qu'il pourront rendre service à tout le monde, mais je crois qu'on aurait pu préparer un projet qui aurait accordé ce service postal à une plus grande partie de la classe agricole.

Il y a encore une autre question plus importante, à savoir qu'un grand nombre d'agglomérations de contribuables riches sont privées de toutes les commodités postales. Ce que je veux dire c'est qu'elles sont fixées dans des régions éloignées du bureau de la poste. Il y a des agglomérations par des gens riches qui contribuent beaucoup, d'une façon directe ou indirecte, aux revenus du pays et qui n'ont rien qui ressemble à un service convenable de la poste. Suivant moi, le directeur général des Postes devrait voir à ce que ces agglomérations soient contentées avant de mettre en application le service de la poste dans les campagnes.

Je crois qu'il y a encore une autre question importante à prendre en considération, c'est celle de la rétribution insuffisante de nos receveurs des postes dans les campagnes. Je sais qu'il y a quelques années, on a établi une nouvelle méthode de rétribution pour les receveurs des postes et qu'ils sont mieux payés qu'ils ne l'étaient autrefois. Mais je tiens à dire que si, dans un grand nombre de nos bureaux de poste, les recettes n'ont pas augmenté, l'ouvrage est devenu trois fois plus important. Je ne veux citer comme exemple qu'un seul bureau de mon comté qui ressemble à beaucoup d'autres. Dans l'espace de vingt-cinq ans la besogne a triplé dans ce bureau, bien que les recettes n'aient pas augmenté. Il y a vingt-cinq ans nous n'avions qu'un seul journal quatidien, aujourd'hui nous en avons 25.

Il y a vingt-cinq ans, il existait 25 journaux hebdomadaires distribués au bureau de la poste, aujourd'hui il y en a 120. Actuellement nous avons des catalogues et des

circulaires distribués par centaines et par milliers dans ce bureau. Il y a vingt-cinq ans, nous n'avions rien de ce genre. Je sais qu'il faut en réalité une personne occupée sept à huit heures par jour à délivrer les objets postaux et pour ce travail, elle est payée environ $35 par an ou environ 11 cents par jour et il doit toujours y avoir quelqu'un présent dans le bureau. C'est là une des questions qui devraient attirer l'attention du département du directeur général des Postes.

Je veux parler enfin d'une autre question sérieuse, celle de la réorganisation des itinéraires postaux. Dans mon comté, il existe une distribution des lettres à une certaine station du Pacifique-Canadien et le courrier quitte cet endroit, qui est un bureau de distribution de la poste, à 11 heures du matin avec un cheval et une voiture, pour distribuer des dépêches à un bureau situé sur son itinéraire, à 4 heures du soir. Or, exactement à cet endroit, il passe à une distance d'un jet de pierre, un train-poste vers 11 heures 40 du matin et on pourrait distribuer le courrier à ce bureau, à cette heure-là, au lieu d'attendre qu'un cheval ait fait 11 ou 12 milles pour retourner au bureau à 4 heures de l'après-midi. Nous sommes très arriérés si nous permettons l'existence d'un tel état de choses. Malheureusement ce n'est pas là un cas isolé car il y en a beaucoup d'autres dans toute l'étendue du pays.

Je me résume en disant que je voudrais voir fonctionner un système très étendu de service postal dans les campagnes. J'aimerais à voir accorder des commodités postales à des agglomérations qui n'en ont pas et qui en éprouvent un besoin urgent. En second lieu j'insisterai pour que les receveurs des postes ruraux soient mieux payés et troisièmement je voudrais faire comprendre la nécessité de modifier les itinéraires postaux, de façon à donner au public les plus grandes facilités pour la distribution des objets postaux. J'espère que le directeur général des Postes donnera à ces questions sa plus sérieuse attention.

L'hon. RODOLPHE LEMIEUX (directeur général des Postes): J'ai prêté une attention particulière aux observations présentées par mon honorable ami de Durham (M. Thornton) et bien que je ne partage pas ses idées, je dois le féliciter de la manière avec laquelle il les a exprimées. Je suis convaincu que l'honorable député sera une bonne acquisition pour la Chambre et particulièrement pour la loyale opposition de Sa Majesté. J'ai pris note de ses conseils pour l'amélioration de notre système postal et je les étudierai avec attention.

En ce qui a trait au nombre des bureaux de poste dans les campagnes, je dois dire à l'honorable député que depuis ma nomination de directeur général des Postes, ce fut toujours mon ambition et ma satisfaction d'accroître autant que possible les facilités postales en augmentant le nombre

des bureaux de poste et en réduisant par le fait même la distance entre ceux qui existaient déjà.

Autrefois, quand la population était plus éparse dans le pays les distances qui séparaient les bureaux de poste étaient évaluées à dix ou vingt milles, mais ce système n'a plus sa raison d'être et en constatant l'augmentation croisante de nos revenus, j'ai décidé, il y a quelques années, de réduire la distance entre les bureaux de poste de 3 milles à 6 milles, ce qui est aujourd'hui la moyenne à peu près générale. Quant à l'amélioration de la rétribution des maîtres de poste, j'en appellerai à l'honorable député que sous le régime du gouvernement conservateur, les receveurs des postes étaient payés $12 par année et qu'au moment où sir William Mulock prit la direction de l'administration postale, il porta cette rémunération à $25 par an, et, à mon tour, quand, il y a trois ans, je devins directeur général des Postes, je fus convaincu que les surplus que nous avions dans le département nous autorisaient à augmenter la rémunération de nos receveurs ruraux et de leur accorder $35 par année. J'ai aussi augmenté la proportion sur le loyer, le chauffage, la lumière et aujourd'hui, en général, nos receveurs de poste retirent un assez joli revenu de leurs places et on n'entend pas de plaintes.

Quant à la modification de nos itinéraires postaux, je dois informer l'honorable député que cette réorganisation se fait tranquillement dans tout le pays. A mesure que de nouveaux colons s'établissent dans le nouvel Ontario, le nouveau Québec, et dans l'Ouest, nous sommes naturellement obligés de modifier les facilitées postales et de donner aux nouveaux établissements la commodité dont les routes parcourues par courriers jouissent depuis de nombreuses années. Les inspecteurs de ces nouvelles régions ont reçu des instructions spéciales à ce sujet et je peux donner l'assurance à l'honorable député que cet excellent travail sera continué à l'avenir.

Je parlerai maintenant du service de distribution de la poste dans les campagnes, et j'espère que mes observations seront brèves. Mon honorable ami de Lambton (M. Armstrong) a fait allusion à la volte face que j'aurais faite à propos de cette question, mais je puis lui donner l'assurance que je n'ai pas fait du tout de volte-face. J'ai agi en parfaite conformité avec les vues que j'ai exprimées à différentes occasions devant la Chambre. J'ai déclaré qu'en raison de notre superficie territoriale, de notre population éparse et de notre revenu, je ne pouvais pas seconder l'établissement au Canada du système adopté aux Etats-Unis pour le service de la poste dans la campagne. Mais j'ai dit en même temps que j'étais en faveur du système comme aux Etats-Unis sous le nom de système d'itinéraires rayonnants et que je serais heureux de pouvoir

l'adopter pour en faire l'expérience au Canada.

M. ARMSTRONG: Quand le ministre a-t-il fait cette déclaration pour la première fois?

L'hon. M. LEMIEUX: Je n'ai pas ici le compte rendu des débats, mais j'indiquerai plus tard le texte à l'honorable membre. Il n'a pas oublié que j'ai signalé l'agglomération des habitants aux Etats-Unis et l'importance des recettes de leur administration postale, deux circonstances qui les mettent à même de solder les frais d'un service de poste rurale; tandis que nous, au Canada, avec une superficie égale à desservir, mais une population moins nombreuse et des recettes moindres, nous ne sommes pas dans les conditions voulues pour maintenir un tel service. J'ai déclaré en même temps que je serais en faveur de l'établissement du système de poste rurale dit "star route", et c'est le système que nous avons inauguré au Canada il y a quelques mois. Au mois de septembre dernier, lorsque j'accompagnai le premier ministre dans l'Ontario, la question de l'établissement d'un service "star route" avait été mis à l'étude, non seulement par les fonctionnaires de mon département, mais par les membres du cabinet, plusieurs mois auparavant, et j'étais loin de penser qu'on m'accuserait de vouloir corrompre les électeurs canadiens, pour avoir, le 15 septembre, au début de la campagne électorale, annoncé au public canadien que nous avions décidé d'établir un service de poste rurale. Je ne vois rien dans cette déclaration qui sente la corruption. C'est une question d'administration publique; et si le Gouvernement était à même d'opérer cette réforme, je ne vois pas ce qui pouvait bien m'empêcher de l'annoncer et d'en revendiquer le mérite pour le Gouvernement.

Allons donc, monsieur l'Orateur, si la déclaration que j'ai faite à Niagara-Falls mérite d'être qualifié d'acte de corruption, ne pourrais-je me défendre en disant que je n'ai fait que suivre les traces de l'honorable chef de l'opposition, qui, il y a deux ans, a inscrit la poste rurale dans son programme d'Halifax, pour le cas où il arriverait au pouvoir, et récemment, au cours d'un banquet donné par ses amis dans cet édifice même où nous sommes, a déclaré encore une fois que, devenu chef de l'exécutif au Canada, il établirait un service de poste rurale pour le bénéfice du peuple canadien. Je ne me propose pas de donner au peuple canadien un service absolument gratuit de poste rurale comme on l'a aux Etats-Unis; mais ce que je lui donnerai c'est un service de poste rurale de la nature de celui que j'ai établi en septembre dernier, et qui fonctionne aujourd'hui d'une manière assez satisfaisante. Dans mon discours de Niagara-Falls, je n'ai pas dit que je donnerais à tout cultivateur une boîte pour la réception et l'envoi quotidien des correspondances. J'ai le manuscrit du discours que j'ai prononcé dans cette circonstance, et dont le texte a été reproduit dans le " Globe ", de Toronto, et voici en quels termes je me suis exprimé:

Comme je l'ai souvent déclaré au Parlement, c'est un excellent système que j'admire grandement, et qu'il sera possible d'implanter graduellement au Canada. Depuis deux ou trois ans, les fonctionnaires de mon département, d'après mes ordres, ont mis à l'étude les caractères les plus saillants du service de poste rurale établi aux Etats-Unis, en vue de l'établissement éventuel d'un système tenant compte du chiffre de nos recettes, de celui de la population et des conditions du milieu physique.

A cet effet, l'administration postale a conçu un projet de service de poste rurale, à la fois pour la réception et l'expédition des correspondances, le long des parcours actuels des diligences, et qui mettrait les habitants des campagnes à même d'expédier et de recevoir tous les effets postaux ordinaires à leurs portes, au lieu d'être obligés de faire deux ou trois milles en voiture pour atteindre le bureau de poste le plus rapproché.

J'ai, en conséquece, résolu, du consentement de mes collègues, d'installer le long de toutes les routes postales actuelles, des boîtes postales, aux termes de règlements à être publiés et mis en vigueur prochainement. Au point d'intersection de tout chemin de concession avec le grand chemin, les habitants seront aussi à même d'obtenir l'installation de boîtes pour le dépôt et la levée des correspondances, selon leur désir.

Le département a conclu tous les arrangements requis pour la réalisation de ce projet, dont l'inauguration va se faire sur-le-champ. Il est possible d'établir ce service de poste rurale moyennant une dépense supportable par le pays. Il prendra de l'ampleur au fur et à mesure du progrès et du développement du Canada, et suivant une quotité de dépense qui ne sera pas trouvée trop onéreuse. C'est, en somme, une grande réforme postale, dont la classe agricole va saluer avec joie l'établissement.

Voilà ce que j'ai dit, et je ne l'ai pas dit en vue de corrompre les électeurs, loin de là. Pour engager les cultivateurs à voter pour le Gouvernement, il ne suffit pas, je pense, de leur annoncer que l'administration va faire son devoir en plaçant des boîtes postales le long des chemins.

Monsieur l'Orateur, il existe deux systèmes de poste rurale: la poste rurale pure et simple, et le système dit " star route ". La poste rurale proprement, ou gratuite, diffère du système indiqué en second lieu, en ce qu'elle comprend la distribution et la levée de lettres, documents, colis recommandés ou non.

De fait, la poste rurale gratuite, telle qu'elle existe aux Etats-Unis, utilisée, comme l'a dit l'honorable membre, par dix-huit millions de personnes, est tout simplement un bureau de poste ambulant, pour-

vu de toutes les commodités postales, émettant des bons et des mandats postaux. Ce système est très dispendieux, et nous au Canada nous ne sommes pas en mesure de l'adopter. L'autre système, dit "star route", est, dans ce Livre bleu qui a été distribué à tous les membres de la députation ces jours derniers, décrit dans les termes suivants:

Toute personne établie sur le parcours, ou à proximité d'une route de poste rurale, et éloignée de plus d'un quart de mille des limites d'une municipalité, de cité, de ville ou de village, et désireuse que son courrier soit déposé dans une boite sous l'autorisation du département, sur un point donné du parcours suivi par le facteur rural, est à même de se prévaloir de l'offre ici faite.

En d'autres termes, le postillon ordinaire se met en route avec les dépêches; chez ceux des patrons ou cultivateurs établis le long du parcours, qui se sont pourvus de boîtes, il fait la livraison ou la levée des correspondances; mais il n'a pas de timbres-poste à vendre, et il ne fait pas la livraison des lettres recommandées, à moins d'en avoir reçu l'ordre du patron. Ce système est également en vigueur aux Etats-Unis. Mais avant d'entrer dans plus de détails à son sujet, je désire exposer les faits inexorables et les statistiques brutales qui ont trait au prix de revient du service de poste rurale gratuite en vigueur aux Etats-Unis. On verra quelle a été la marche suivie dans ce pays et quelles proportions le système a prises aujourd'hui. Je vais répondre aux questions posées par l'honorable membre dans l'ordre où elles se sont présentées au cours de ses observations. Voilà plus de douze ans que la poste rurale à domicile fonctionne aux Etats-Unis. Simple expérience tentée en 1897, sur 83 routes postales, ce service s'est développé dans les proportions suivantes: en 1898, le nombre des parcours est de 148; en 1899, de 391; en 1900, de 1,276; et depuis, le nombre en a augmenté avec une rapidité vertigineuse, au point d'atteindre à la fin de l'exercice financier de 1908, le chiffre de 39,277. Et que dire de la dépense? N'oubliez pas que nous avons pour bien dire la même superficie que les Etats-Unis. En 1897, année de l'inauguration du service, la poste rurale a entraîné la minime dépense de $14,884; mais, en 1898, cette dépense s'élève à $50,241; en 1899, à $150,000; en 1900, à $420,433; et pour l'exercice financier clos le 30 juin 1908, le service de la poste rurale gratuite, que l'honorable député de Lambton serait si heureux de voir établi dans Ontario, Québec et les autres provinces, entraîne une dépense au chiffre stupéfiant de $34.361,463.

C'est en 1897 que le service a été inauguré. Alors tout politicien aux Etats-Unis, tout membre du congrès a voulu avoir son petit service de poste rurale, dans chaque état, dans chaque comté, et aujourd'hui le directeur général des Postes des Etats-Unis lève les bras au ciel et s'écrie: "C'est inquiétant et nous ne sommes pas encore à la fin." Venons-en aux salaires de ces facteurs ruraux, car il ne faut pas s'attendre qu'ils vont faire ce travail gratuitement. Comme ils sont constamment sur le chemin, ils sont très bien vus des autorités; eux-mêmes politiciens assez avisés, ils s'appliquent à obtenir du trésor de Washington la rémunération la plus élevée. Voici quelle a été la moyenne des salaires payés aux facteurs ruraux aux Etats-Unis, par périodes biennales, depuis 1897:

1897	$178
1899	383
1901	406
1903	532
1905	650
1907	711

Pour 1908, année de l'élection à la présidence, la moyenne a été de $877.68. Tels sont les salaires payés aux facteurs dans ce beau mais coûteux service de poste rurale gratuite en vigueur aux Etats-Unis. Le gouvernement de Washington, bien entendu, peut se payer ce luxe. Comme je l'ai dit dans une autre circonstance, l'honorable représentant de Lambton (M. Armstrong) peut avoir les moyens de voyager en automobile. Son état de fortune peut le lui permettre, tandis qu'un homme de peu de moyens comme moi devra se contenter du tramway. Mais, demande l'honorable député, pourquoi ne voyagez-vous pas en automobile? Vous respireriez un peu de bon air, sans compter que c'est plus chic. Sans doute, mais cela suppose de la fortune. L'honorable député peut se payer le luxe de voyager en automobile, tandis que moi je dois me contenter du tramway. De même, en ce qui regarde le service de la poste rurale, les Etats-Unis sont assez riches pour voyager en automobile, tandis que nous devons nous entenir aux véhicules ordinaires.

Les recettes de l'administration postale des Etats-Unis, de toute provenance, pour le dernier exercice financier, se sont élevées à $191,478,864.41. Les dépenses se sont élevées à $208,351,886.15, laissant un déficit de $16,872,222.74. La dépense entraînée par le service de la poste rurale gratuite est au second rang par l'importance entre tous les objets de dépense de l'administration postale pour cet exercice. Seuls les frais de transport par chemin de fer atteignent un chiffre plus élevé. Du déficit total par lequel s'est soldé le dernier exercice financier, et qui est le plus élevé de tous ceux qu'ait eus à enregistrer jusqu'ici l'administration postale des Etats-Unis, il se trouve $9,891,321,92 provenant de l'élevation des appointements et salaires payés aux postiers, facteurs, courriers convoyeurs et facteurs ruraux. Le relèvement des salaires des facteurs ruraux explique le dépense additionnelle de $6,549,837.18, comprise

dans ce déficit. En d'autres termes, les deux tiers du déficit total proviennent de ce service rural. On estime que ce service de poste rural va entraîner une dépense de $35,500,000 durant l'exercice financier de 1910. Tous ces chiffres sont empruntés aux rapports officiels. On me permettra de citer les paroles du directeur général des postes des Etats-Unis, qui, dans son rapport, s'exprime en ces termes au sujet du service de la poste rurale:

La dépense pour l'exercice financier clos le 30 juin 1897 a été de $14,840, tandis que pour l'année 1908 elle s'est élevée à $34,361,463. Jusqu'où la dépense s'élèvera-t-ele dans dix ans d'ici, il est inquiétant d'y songer.

Cette lamentation sortie de la bouche du directeur général des Postes des Etats-Unis est-elle assez significative ?

Toute la question se résume à ceci: Le Canada peut-il, ou ne peut-il pas se payer le luxe d'un service de factage rural gratuit, comme il existe aux Etats-Unis? Je maintiens, en m'appuyant sur des chiffres authentiques, que nous ne sommes pas en état d'installer un pareil service au Canada, mais que nous pouvons tirer de notre service postal actuel un service de factage rural approprié à notre population et à notre revenu.

M. ARMSTRONG: Le ministre admet qu'il y a aux Etats-Unis 18,000,000 d'individus, dans les campagnes, qui reçoivent leur courrier à leur porte. A-t-il fait faire un calcul approximatif des habitants du Canada, dans les régions rurales les plus peuplées, qui bénéficieraient de ce service? Il n'y en a pas deux millions.

L'hon. M. LEMIEUX: Il est facile de constater par le recensement, quels sont les endroits du Canada où la population rurale est dense et ceux où elle ne l'est pas. Il est inutile d'envoyer des fonctionnaires sur les lieux pour faire cette constatation. Quiconque connaît tant soit peu le Canada, sait que la partie d'Ontario qu'habite mon honorable ami (M. Armstrong) est très peuplée, tandis que dans certaines régions de l'Ouest la population est très clairsemée.

Je ne cherche pas à faire de la démagogie, mais je prétends que ce que nous donnons aux régions les plus peuplées, nous devons également le donner aux autres; je ne veux pas faire de distinctions. Le service postal que nous donnons à Ontario et à Québec, nous voulons le donner aussi à l'Ouest.

Aux Etats-Unis aussi ils ont le système dit " star route system ". Le département a entrepris de distribuer le courrier dans les boîtes, et de faire la levée de ces boîtes, le long des " star routes "; une clause comportant l'obligation de faire ce service, est insérée dans tous les nouveaux contrats qui sont passés, d'année en année, relativement aux quatre sections. Ce service se rattache au transport du courrier sur les " star routes " et n'occasionne, par lui-même, aucune dépense additionnelle. Ce système procure de grands avantages aux populations rurales et est très apprécié. Le directeur général des Postes aux Etats-Unis dans son rapport dit :

Les marchés pour le service du courrier sur les " star routes " comportent tous, maintenant, l'obligation de distribuer le courrier dans les boîtes, le long des " star routes " et de faire la levée de ces boîtes. Cette partie du service est très appréciée par la nombreuse population ainsi desservie et est considérée comme une grande utilité publique.

Or, notre système qui est aussi le " star route system " doit tenir compte de l'étendu du territoire à desservir, du chiffre de la population et de nos revenus.

Qu'est notre revenu postal comparé à celui des Etats-Unis? Pendant l'exercice terminé le 3 mars 1908, notre revenu postal a été de $9,483,166.13. Il y a une énorme différence entre ce revenu et celui des Etats-Unis. De plus, bien qu'en étendue les deux pays soient à peu près sur un pied d'égalité il ne faut pas perdre de vue que la population des Etats-Unis est 14 fois plus considérable que la nôtre et leur revenu postal, 21 fois plus élevée. Le revenu postal du Canada représente $1.50 par tête et celui des Etats-Unis, $2.50 par tête de son énorme population.

Comme je l'ai déjà dit, les deux conditions essentielles, pour un service de factage rural gratuit, comme il existe aux Etats-Unis, en Angleterre, en France, en Allemagne ou en Belgique, sont, premièrement, un revenu postal considérable et, deuxièmement, une population nombreuse et compacte.

Mon honorable ami vante les Etats-Unis et je ne lui reproche pas les éloges qu'il décerne à nos voisins; mais il semble oublier que les Américains n'ont pas inauguré ce service rural gratuit lorsqu'ils avaient une population de sept ou huit millions, comme celle que nous aurons au prochain recensement, s'il faut en croire une prédiction récente faite par l'honorable ministre de l'Agriculture et qui se réalisera, je l'espère.

Lorsque la population des Etats-Unis n'était que de sept ou huit millions, le factage rural gratuit existait en Europe. Ce système n'est pas du tout nouveau; il existait en Europe au commencement du dernier siècle; il avait donné d'excellents résultats en Angleterre, en France et en Allemagne cent ans avant d'être introduit aux Etats-Unis.

Nos voisins ont attendu d'avoir une population de 70,000,000 et un revenu postal de $80,000,000, ce qui est la démonstration pratique et irréfutable de ce que j'ai dit: pour avoir la distribution gratuite du courrier dans les campagnes, il faut une forte popu-

lation et un fort revenu. C'est un service excellent, mais très coûteux.

M. ARMSTRONG: Le ministre des Postes me permet-il de lui poser une question ? Quant à lui, son intention est-elle de ne nous donner ce service que lorsque la population du Canada aura atteint vingt millions d'habitants?

L'hon. M. LEMIEUX: Le ministère des Postes donne au pays un excellent service, un service moderne et perfectionné qu'il entend améliorer et perfectionner au fur et à mesure du développement du pays. Je ne voudrais pas, de mon siège au Parlement, faire de vaines promesses au peuple. J'agirai avec prudence—j'allais dire d'une manière conservatrice.

La population agricole du Canada m'a demandé d'agir avec prudence.

Mon honorable ami (M. Armstrong) prétend qu'il s'agit là d'un truc, il s'est même écarté des règles de la courtoisie parlementaire en se servant du mot "mystification". Je suis sûr qu'il n'en pensait rien, comme je suis sûr qu'il ignore la signification de ce mot-là, puisqu'il ne lui est jamais arrivé de mystifier qui que ce soit. Les cultivateurs sont en mesure de demander ce qu'ils veulent. Je ne crois pas que les cultivateurs du Canada aient d'association plus représentative que la Grange, dont l'influence s'exerce principalement dans la province d'Ontario. Il est probable qu'il se trouve un bon nombre de membres de cette association dans la circonscription que représente l'honorable député. Qu'il me soit permis de citer l'extrait suivant d'un compte-rendu des délibérations de la Grange:

Le rapport du comité des résolutions porte sur un certain nombre de propositions, mais on affirme que l'article du rapport qui provoqua la discussion la plus animée est celui qui a trait au factage rural gratuit. Dans l'article projeté se trouvait le passage suivant:

Nous désirons féliciter le gouvernement fédéral d'avoir inauguré le factage rural gratuit. Nous voulons en même temps insister sur le besoin d'user de prudence et de profiter de l'expérience des autres pays qui ont adopté ce mode de factage.

Mon honorable ami n'est pas sans savoir que la Grange a pris naissance au sein des classes agricoles des Etats-Unis, et que l'institution, telle qu'elle existe au Canada, nous est venue de ce pays-là. La Grange fait donc savoir au directeur général des Postes du Canada qu'elle approuve son attitude, mais elle l'engage à user de prudence et à tirer parti de l'expérience acquise dans le pays même où l'association a vu le jour.

Nous alléguons aussi qu'il y aurait lieu d'établir des règlements dont l'effet serait d'admettre toutes les populations rurales à bénéficer du factage gratuit.

Voici ce que le "Weekly Sun", journal dont M. Goldwin Smith est un des collaborateurs sous le pseudonyme de "A Bystander ", publie au sujet du débat que provoqua cette résolution:

Les membres, tout en appréciant l'initiative du gouvernement fédéral, sont généralement d'avis qu'il y aurait danger à agir avec trop de précipitation en cette matière. Le sentiment général est qu'on ne devra étendre le service qu'en tant que le permettront les recettes générales pour l'avantage particulier des cultivateurs. En définitive, le premier article de la résolution fut adopté et d'autres en furent écartés, ce qui signifie qu'on s'en est simplement tenu à approuver le Gouvernement d'avoir inauguré le factage gratuit sur les itinéraires déjà établis, et à insister en même temps sur la nécessité d'user de prudence et de profiter de l'expérience acquise par d'autres.

Monsieur l'Orateur, je me propose de suivre l'avis de cette association, l'avis des cultivateurs du Canada, qui savent ce qu'est leur propre intérêt et entendent que le directeur général des Postes ne se précipite pas à l'aveugle là où les anges même hésiteraient. Mais, demande mon honorable ami, qu'ellez-vous faire de votre surplus? Non pas, celui du pays, celui des cultivateurs du Canada. Mon honorable ami a-t-il observé le développement qui s'est accusé dans le service des postes en ces années dernières? Ne se rappelle-t-il pas qu'à l'époque où ses amis politiques détenaient le pouvoir, il s'accusait chaque année un déficit énorme de $700,000 en chiffres ronds?

Lorsque sir William Mulock fut entré au ministère, il le dirigea de façon à faire disparaître ce déficit et à le remplacer par un excédent. Cet excédent, ne l'a-t-il pas fait servir à l'avantage de la population canadienne? Tout en augmentant le chiffre des recettes du ministère, il s'employait à abaisser les tarifs du port des correspondances et, partant, alléger le fardeau de la taxe postale. De trois cents qu'il était, le port des lettres à être transmises dans les limites du pays fut réduit à deux cents par once ou fraction d'une once; le port des lettres expédiées aux Etats-Unis fut également abaissé de trois cents à deux; le port des lettres à destination de la Grande-Bretagne et de toute partie de l'empire britannique fut abaissé à deux cents par demi-once: il était autrefois de cinq cents; et en octobre dernier, on le fixait à deux cents par once ou par fraction d'une once.

De deux cents qu'il était, nous avons abaissé à un cent le port des lettres à destination de la circonscription postale du bureau d'origine, c'est-à-dire qu'il est plus bas que celui de tout autre pays d'Europe ou d'Amérique. Le port des journaux et périodiques canadiens expédiés du Canada par l'éditeur aux abonnés d'Angleterre et de toutes les parties de l'empire à été abaissé de huit cents à un quart de cent par livre; le port des journaux et périodiques expédiés du Canada par les particuliers à des correspondants d'Angleterre ou de toute partie de l'empire a été abaissé de

huit à quatre cents par livre, soit une réduction de moitié.

Il ne faut pas non plus perdre de vue que l'abaissement du port des journaux expédiés du Canada par les éditeurs à leurs abonnés d'Angleterre a pour effet de favoriser l'augmentation de la circulation en Angleterre des journaux et autres publications du Canada. Après ces explications, on se rend aisément compte de ce que le ministre des Postes a fait des excédents de son ministère depuis 1897.

Maintenant, monsieur l'Orateur, quels services nos excédents nous ont-ils permis de rendre au pays? Voici un tableau indiquant le développement du service postal au Canada:

DEVELOPPEMENT DU SERVICE.

Nombre des bureaux de poste.

1896.. 9,103
1908.. 11,823
Augmentation: 2,720.
Proportion de l'augmentation: 30 p. 100.

Bureau où l'on émet des mandats et des bons de poste.

1896.. 1,310
1908.. 9,637
Augmentation: 8,327.
Proportion de l'augmentation. 636 p. 100.

Caisess d'épargne postale.

1896.. 755
1908.. 1,084
Augmentation: 329.
Proportion de l'augmentation: 43 p. 100.

Nombre total de milles parcourus par les courriers durant l'année.

1896.. 30,551,683
1908.. 43,986,149
Augmentation, 13,434,466.
Proportion de l'augmentation: 44 p. 100.

Nombre de lettres transportées.

1896.. 116,028,000
1908.. 396,011,000
Augmentation, 279,983,000.
Proportion de l'augmentation: 241 p. 100.

Nombre total d'objets transportés par la poste.

1896.. 177,178,136
1908.. 519,452,045
Augmentation, 342,254,909.
Proportion de l'augmentation : 190 p. 100.

Montant d'argent transmis par mandats-poste et bons de poste.

1896.. .. .. $13,081,860
1908.. 55,284,595
Augmentation, $42,202,735.
Proportion de l'augmentation: 323 p. 100.

Nombre de déposants dans les caisses d'épargne.

1896.. 126,442
1908.. 165,691
Augmentation, 39,249.
Proportion de l'augmentation : 31 p. 100.

Résultat financier.

1906 (déficit).. .. .. $ 781,152
1908 (excédent).. .. .. $1,101,827
Soit une amélioration de $1,882,979 l'état financier.

Je disais il y a un instant qu'en 1896 il y avait eu un déficit de $700,000; l'an dernier, nous avons eu un magnifique excédent de plus d'un million de dollars. Voilà, monsieur l'Orateur, quelques-unes des œuvres que nous avons accomplies avec l'excédent des recettes du ministère des Postes.

L'honorable député disait tantôt que la boîte fournie par le département pour ce service spécial est inconnue aux Etats-Unis. Pour le renseigner, je me permettrai de lui dire qu'on se sert dans le pays voisin de boîtes appartenant à près de 300 modèles différents, et qu'on a décidé dernièrement de les supprimer toutes et d'adopter la boîte que le Canada a choisie le premier. En juillet ou en août derniers, le congrès américain a nommé un comité auquel il a donné mission de rechercher quel était le dernier modèle de boîtes postales pour remplacer les boîtes de 300 modèles différents dont on se servait. Ce comité spécial a été unanimement d'avis que la meilleure boîte dont on pouvait se servir dans ce grand pays était la boîte choisie par le Canada. La boîte que les Etats-Unis ont adopté, à notre exemple, est une boîte que le facteur peut atteindre sans descendre de voiture de manière à économiser le temps et à favoriser la levée des boîtes et la distribution du courrier.

L'honorable député déclare que la boîte coûte $2. Le ministère pourrait facilement se créer de la popularité en disant aux cultivateurs qu'il lui fait cadeau de cette boîte. Cela aurait un si bon effet à la veille d'une élection générale!

M. ARMSTRONG: Puis-je poser une question au directeur général des Postes? Dans le discours qu'il a prononcé aux Chutes-Niagara a-t-il formellement déclaré ce qu'elle coûterait aux cultivateurs ou a-t-il parlé du coût de cette boîte dans la brochure qu'il a publiée?

L'hon. M. LEMIEUX: Cette question ne m'a pas été posée aux Chutes-Niagara. Je ne suis pas entré dans le détail; j'ai simplement déclaré qu'on avait résolu d'établir un système de poste rurale. Je n'ai pas parlé du coût de la boîte, mais chacun sait qu'il faut payer pour avoir une boîte postale devant sa maison, comme chacun sait qu'il faut acheter un timbre pour déposer une lettre à la poste. Lorsque la boîte a été examinée à Ottawa, non seulement par les autorités du département des Postes, mais aussi par des membres du cabinet, quelqu'un a demandé si le prix serait toujours $3. Naturellement, si la quantité augmentait beaucoup, ce qui aura lieu plus tard lorsque le service s'étendra, le fabricant pourrait se contenter d'un bénéfice

moindre pour un plus grand nombre de boîtes. Cependant, à ce moment-là, nous n'avons acheté que 6,000 de ces boîtes à $3 chacune, et nous les avons fait examiner par un expert, un fabricant de cette ville dont je ne me rappelle pas le nom. Cet expert a déclaré que le prix de revient de cette boîte au Canada dépasserait $3.

M. SAM. HUGHES: Si je comprends bien, ceux-là seulement qui habitent le long des lignes de poste et payant pour ce service profiteront de cette distribution?

L'hon. M. LEMIEUX: Oui, et ceux qui sont établis dans les rangs éloignés ont aussi le privilège de poser leurs boîtes à la bifurcation des chemins.

M. GEO. GORDON: Cet expert a-t-il dit combien de plus coûterait la fabrication des boîtes au Canada?

L'hon. M. LEMIEUX: Il a dit que le prix de revient de cette boîte au Canada dépasserait $3.

M. GEO. GORDON: De combien?

L'hon. M. LEMIEUX: Je n'ai pas un rapport sous la main, mais je le déposerai volontiers sur le bureau. On montrera l'une des boîtes dans la salle des députés libéraux et une autre dans la salle des députés conservateurs, et mon honorable ami aura l'occasion de l'examiner.

M. GEO. GORDON: A moins que la boîte ne coûte beaucoup plus cher au Canada qu'aux Etats-Unis, ne préféreriez-vous pas qu'elle fût fabriquée en ce pays?

L'hon. M. LEMIEUX: Au cours de la dernière campagne électorale on a dit dans les journaux que M. Lemieux avait trahi les intérêts du Canada parce qu'il n'avait pas avisé aux moyens à prendre pour faire fabriquer cette boîte au Canada. Eh bien, j'ai fait preuve de beaucoup de prudence et j'ai pris de nombreuses précautions, obéissant en cela aux instances des "Grangers". Quand j'eus décidé d'établir ce système, j'écrivis la lettre suivante à la Rural Automatic Mail Company:

Ottawa, le 14 août 1908.

Monsieur le Dr Harris,
Représentant de la "Rural Automatic Mail Company," New-York, E.-U.

Cher monsieur,—Relativement aux diverses entrevues que nous avons eues à propos de l'adoption au Canada de votre boîte servant à la livraison du courrier, je tiens à vous dire que le ministère des Postes approuve votre invention et qu'il désire tenter des essais pour s'assurer si elle conviendra au service postal du Canada. A cette fin, nous sommes prêts à vous donner une commande pour six mille (6,000) de ces boîtes au prix de $3.00 la boîte franco, fabriquées aux Etats-Unis, telles boîtes devant nous être livrées à ordre le ou avant le 10 septembre prochain.

En vous faisant cette commande le ministère à l'intention de la distribuer autant que possible par tout le Dominion à titre d'expérience.

Nous espérons que ces essais réussiront et qu'on adoptera bientôt ces boîtes surtout dans le cas des routes de courrier qui existent actuellement au Canada. Si notre attente n'est pas déçue, nous serions certes prêts à commander une plus grande quantité de ces boîtes pour l'avenir et, dans ce cas, si nous pouvons vous donner des assurances satisfaisantes quant au nombre de ces boîtes dont nous aurons besoin, nous serons prêts, cela va sans dire, à commander de plus grandes quantités de ces boîtes à l'avenir, et dans ce cas, si nous pouvons nous donner des assurances quant à des quantités qui vous satisfaisent, nous vous demanderons d'établir au Canada une fabrique de boîtes de ce genre.

Tel que dit ci-dessus, nous approuvons cette boîte et nous espérons qu'on l'adoptera par tout le Canada, mais nous ne nous croyons pas libres de nous engager pour l'avenir avant d'avoir tenté les épreuves projetées.

Bien respectueusement,
(Signé): RODOLPHE LEMIEUX.

Nous avons donc pris bien garde de nous engager à adopter telle ou telle boîte. Ce qu'il nous faut, c'est une boîte du meilleur et du plus récent modèle et dont l'usage sera le plus avantageux pour la population. Depuis trois mois ce système est en vogue, et remarquons que ce sont trois mois d'hiver, la saison la plus défavorable de l'année. Au cours de ces trois mois, nous avons organisé quarante-trois routes; et depuis que j'ai donné cette réponse à mon honorable ami, il y a quelques jours, nous avons organisé huit ou dix autres routes, de sorte que nous comptons maintenant cinquante routes, et cela depuis le 15 septembre. Elles desservent à l'heure qu'il est 3,500 personnes. Nous nous servons de 700 boîtes échelonnées sur les 43 routes. Nous aurions besoin de 750 de ces boîtes pour ces 50 routes. Avec le temps, et si je tiens compte des requêtes nombreuses qui affluent au département, je crois qu'avant deux ans, disons, cette poste servira à plusieurs milliers d'habitants du Canada.

La rémunération que le département a décidé d'octroyer à l'entrepreneur du service du courrier pour déposer dans les boîtes du département et pour y déposer les matières postales le long de sa route, est la suivante:

$1 par boîte par année pour un service quotidien ou plus fréquent.

75 cents par boîte par année pour un service non quotidien, mais plus fréquent qu'un service hebdomadaire.

50 cents par boîte par année pour un service hebdomadaire.

La rémunération pour ce service est uniforme partout le Dominion.

M. BLAIN: Dans le cas de deux routes établies dans les parties populeuses du Canada?

L'hon. M. LEMIEUX. La règle est générale.

M. BLAIN: Ce système fonctionne-t-il bien?

L'hon. M. LEMIEUX: Certes. Voici les témoignages de différents directeurs de la poste:

Du directeur de la poste, Hamilton (Ont.), re la route Ancaster-Hamilton.

Je me suis enquis auprès des citoyens si le nouveau système leur donnait pleine satisfaction, ou s'ils avaient des griefs à faire valoir. Tous se sont déclarés satisfaits pleinement.

Du directeur de la poste, Waterloo, (Ont.), re la route Waterloo-Crosshill.

Le système adopté pour la livraison du courrier sur la route de Waterloo-Crosshill a donné pleine satisfaction aux gens.

Ce bureau est muni d'un casier avec des compartiments suffisants pour y indiquer le nom de chaque patron, et le courrier destiné à ce dernier est placé dans chaque casier après triage. Quand tout le courrier destiné à la route est trié, les lettres et journaux sont attachés en paquets distincts pour chaque habitant de ce district, puis on les remet au courrier. Grâce à cette méthode, nous ne constatons que très peu d'erreurs aujourd'hui.

Les habitants demeurant le long de cette route ont apparemment voulu profiter de l'occasion favorable qui leur était offerte par cette distribution gratuite du courrier dans nos campagnes, vu que la plupart d'entre eux reçoivent maintenant un journal quotidien, et que le nombre de lettres et d'autres matières postales a augmenté également depuis que cette route a été établie.

Du directeur de la poste, Milton-ouest, (Ont.), dans le cas de Milton West-Mount et de la route Nemo.

J'ai fait une enquête, et j'ai constaté que le système donne entière satisfaction. Le courrier m'informe que tous les habitants sont satisfaits.

L'inspecteur des bureaux de poste à Vancouver, parlant de la route Terra-Nova et Vancouver, dit:

Je tiens à dire depuis qu'on a inauguré la distribution du courrier dans les campagnes, sur la route n° 1 de Vancouver, j'ai eu l'occasion, à deux ou trois reprises, d'interroger les intéressés relativement à cette innovation; tous se sont déclarés satisfaits du nouvel état de choses; quelques-uns même ont été jusqu'à dire que les avantages offerts étaient incalculables. Les boîtes semblent fonctionner à la satisfaction de tous.

Ceux qui sont desservis ne se plaignent pas, et la seule difficulté que j'ai eu à rencontrer est l'opposition du conseil municipal de Point-Grey aux boîtes, qu'il considérait comme un obstacle au trafic et qu'il voulait faire enlever, mais cette difficulté a été réglée à l'amiable. Je vous ai déjà fait parvenir les détails de ce règlement.

Concernant le bureau de Vancouver et les bureaux intermédiaires, tous et chacun font leur part avec satisfaction; de fait, le nouvel arrangement fonctionne si bien qu'il ne laisse rien à désirer.

M. HENDERSON: On me dit que le courrier d'entreprise entre le mont Milton et Nemo a refusé l'adjudication au prix offert par le département? Le département a-t-il obtenu un autre courrier?

L'hon. M. LEMIEUX: Dans certains cas, le courrier a refusé de faire pour le même prix ce travail supplémentaire, et nous sommes obligés de donner avis d'abroger le traité et de demander de nouvelles soumissions. Il est possible que le même courrier soumissionne à un prix tant soit peu plus élevé et accepte les nouvelles conditions.

M. HENDERSON: Est-ce arrivé dans le cas que je mentionne?

L'hon. M. LEMIEUX: Je ne saurais dire.

M. BARR: Offrez-vous tant par boîte?

L'hon. M. LEMIEUX: Nous spécifions que le département paiera $1 ou 75c ou 50c, selon le fréquence du service. L'honorable député (Armstrong) a dit que la livraison du courrier aux Etats-Unis a produit un fort revenu, mais je crois savoir que le département des postes aux Etats-Unis a pu vérifier les recettes sur 21 seulement des circuits les mieux equipés et les plus payants, étant incapable de faire la part des recettes sur les autres routes postales. Le gouvernement des Etats-Unis est cependant en état de dire que les dépenses augmentent à vue d'œil. Il sera peut-être intéressant de lire la lettre suivante de M. DeGraw, quatrième sous-directeur général des postes aux Etats-Unis, à M. George Ross, chef des surintendants des postes au Canada:

MINISTERE DES POSTES.

Bureau du quatrième sous-directeur
général des postes,
Washington, 22 janvier 1909.

M. George Ross,
Chef des surintendants des postes,
Toronto, Canada.

Cher monsieur Ross,—Je m'empresse avec plaisir de vous communiquer, en réponse à votre honorée du 19 janvier 1909, les informations concernant la moyenne des dépenses annuelles pour la poste rurale aux Etats-Unis.

Dans la lettre qui vous a été envoyée le 14 janvier 1909, le prix de $865.58 par route qui vous a été indiqué était basé sur la moyenne du prix du service par les facteurs seulement, sur les circuits desservis le 1er décembre 1908.

Le 2 janvier 1909, le service de la distribution rurale aux Etats-Unis étant en vigueur, ainsi qu'il appert au tableau suivant:

Nombre de routes.	Fréquence du service.	Prix annuel.
39,920	Six fois la semaine...	33,954,094
650	Trois fois la semaine	302,094
	Total..	$34,256,568

Ces routes étaient desservies par 39,441 facteurs; 129 de ces facteurs desservaient atlernativement tous les deux jours chacun deux routes à service trihebdomadaire. En pre-

nant pour base le prix du service par ces facteurs, la moyenne du prix par circuit, le 2 janvier 1909, était $865,72, et par facteur, $868.55.

Au cours l'exercice terminé le 30 juin 1908, les sommes suivantes, qui ne sont pas incluses dans le tableau précédent, ont été dépensées:

Commis attachés aux stations rurales	$ 7,921 52
Péages et passages d'eau	9,655 35
Substituts	1,159,717 35
Fournitures	54,037 00
Total	$1,231,331 22

Ces dépenses diverses pour l'exercice courant dépasseront encore ce montant et atteindront probablement $1,300,000. Si nous ajoutons ce dernier montant aux $34,256,568 que coûtent les facteurs sur les circuits desservis le 2 janvier 1909, la dépense annuelle brute est de $35,556,568, ou $898.57 par circuit.

Pour expliquer les fluctuations de la moyenne du prix, je dirai que dans le mois de décembre 1908, l'augmentation de la longueur des routes causée par la modification des parcours a excédé de beaucoup la diminution totale, et le nombre des routes sur lesquelles le service a été porté de trois à six fois la semaine a excédé le nombre des routes sur lesqueles la fréquence du service a été réduite.

Votre bien dévoué,

P. V. DE GRAW,

Quatrième sous-directeur général des postes.

On voit donc que chaque route aux Etats-Unis coûte en moyenne $898,57, mais le département a été incapable jusqu'ici de chiffrer les recettes. Cependant, un journal technique américain, qui consacre beaucoup d'attention à cette question, est venu à la conclusion que le déficit entre les recettes et les dépenses sur chacune des routes postales desservies par la poste rurale aux Etats-Unis est d'environ $400. Naturellement, il serait difficile d'établir une comparaison entre les recettes sur les circuits canadiens et ceux des Etats-Unis.

M. ARMSTRONG: Puis-je demander au ministre s'il a cité du journal qu'il a cité l'an dernier?

L'hon. M. LEMIEUX : Non.

M. ARMSTRONG: Il n'en connaît pas le nom ni le lieu de la publication?

L'hon. M. LEMIEUX: Il est publié tant de journaux aux Etats-Unis que je ne puis me rappeler sur le moment ce nom.

Le département des Postes aux Etats-Unis est incapable de dire exactement à combien s'élèvent les recettes de la poste gratuite dans les campagnes. Il a pu donner le chiffre des recettes sur 21 des routes les mieux établies, mais c'est tout.

M. EDWARDS: Le ministre espère-t-il que les cinquante routes qu'il a établies dans le Canada subviendront à leurs dépenses? Où croit-il qu'il lui faudra prendre sur le revenu général des postes pour les maintenir?

L'hon M. LEMIEUX: Naturellement, nos routes ne sont pas établies dans les mêmes conditions que celles des Etats-Unis. Aux Etats-Unis le courrier rural arrête de porte en porte, et l'année dernière son traitement était de $900. Au Canada, nous n'avons pas de dépenses de ce genre; notre service coûte moins cher, mais je ne suis pas encore en état de dire si les recettes seront suffisantes pour payer les dépenses. Dans tous les cas le Gouvernement est prêt à prendre un peu sur l'excédent des recettes du service des postes pour donner aux cultivateurs du Canada l'avantage d'avoir, pour employer l'expression d'un honorable membre de cette Chambre le "star route system".

Mon honorable ami m'a fait remarquer qu'il circulait beaucoup d'écrits d'une nature répréhensible dans nos villes et villages. Je puis dire à mon honorable ami que je désire autant que lui empêcher cette circulation dans notre pays. Le département des Postes fait de son mieux pour empêcher ces écrits de passer par nos sacs et nos boîtes. Nous avons réussi depuis deux ou trois ans, à arrêter à la frontière presque toutes les mauvaises publications qui nous viennent surtout de quelques-uns des états de l'Ouest. Je ne crois pas qu'il en circule beaucoup aujourd'hui dans le Canada; je crois même qu'il n'en circule pas du tout; mais s'il en circulait le moyen de l'empêcher est fourni par la loi des postes. Tout le monde peut s'en servir, et instituer des poursuites en cour de police contre le marchand qui offre en vente ces publications répréhensibles. Je ne dirai pas qu'il est impossible d'établir une censure, mais la chose est très difficile. Nous voulons tous la liberté de la presse.

Il arrive quelquefois que des membres du clergé animés d'un zèle outré, je ne dirai pas à quel culte ils appartiennent, me demandent de supprimer des journaux qui, à leur avis, sont publiés contre leur religion. Je dirai qu'il est très difficile pour le directeur général des Postes d'agir comme censeur dans des cas de ce genre. Le bon sens public sera le meilleur juge. Je ne puis pas prendre sur moi de juger de l'hétérodoxie d'une publication qui ne peut pas convenir à une religion ou secte dans notre pays. Mais quant aux écrits pornographiques, je désire autant que qui que ce soit en empêcher l'entrée dans le pays, et je suis heureux de pouvoir dire que nous y avons réussi complètement, grâce à l'application des règlements postaux—au moins depuis que je suis directeur général des Postes—surtout dans les districts miniers tels que Cobalt et autres, car j'en ai été témoin moi-même.

Des maîtres de postes m'ont aussi rapporté le fait, et j'ai visité moi-même les boîtes aux lettres, de sorte que je suis en état de pouvoir dire que dans ces districts les publications pornographiques et sensa-

tionnelles ont disparu complètement. Cela n'empêche pas qu'il soit toujours prudent et sage de veiller, et je me propose de veiller dans l'avenir comme dans le passé.

M. ARMSTRONG: Avant que la motion soit adoptée, monsieur l'Orateur, je désirerais dire quelques mots.

M. l'ORATEUR: L'honorable membre ne peut parler qu'avec le consentement de la Chambre.

M. ARMSTRONG: Je crois que l'honorable directeur général des Postes n'y a aucune objection.

M. l'ORATEUR: Mais un règlement de la Chambre dit qu'un député ne peut pas parler deux fois sur la même question.

L'hon. M. LEMIEUX: Pour ma part, je n'ai aucune objection.

M. ARMSTRONG: Je ne prendrai que quelques minutes.

M. l'ORATEUR: Si la Chambre le désire, je le veux bien; mais je dois dire que c'est un précédent très dangereux à établir, parce que d'autres membres pourront réclamer le même privilège.

M. ARMSTRONG: Je ne veux pas violer les règlements de cette Chambre, monsieur l'Orateur.

M. l'ORATEUR: L'honorable député peut poser une question, mais non pas faire un deuxième discours.

M. ARMSTRONG: Dans ces circonstances, monsieur l'Orateur, je ne dirai rien de plus. Je regrette de ne pouvoir obtenir le privilège de faire quelques remarques en réponse au discours que l'honorable directeur général des Postes.

M. SCHAFFNER: Monsieur l'Orateur, si le règlement le permet, je voudrais soumettre une observation au directeur général des Postes. Il se commet dans le service des postes dans le comté que je représente, une injustice que je réprouve, mais je pense que dans ce cas-ci, le maître de postes a dû être obligé, forcé, et qu'il a été obligé de se soumettre aux ordres d'un homme qui, à une certaine époque, a eu un pouvoir considérable dans notre pays, pouvoir tel qu'on l'a appelé le jeune Napoléon; mais en ces derniers temps il a perdu son plumage et n'a plus la même influence dans l'Ouest qu'autrefois, et je ne croyais pas qu'il eut conservé depuis les élections d'octobre 1908 le pouvoir d'ignorer, comme il l'a fait dans ce cas particulier, toute décence et justice. Je veux parler du renvoi des maîtres de poste dans mon comté.

L'hon. M. LEMIEUX: L'honorable député de Brandon (M. Sifton) qui est malade m'a prié de demander à l'honorable député de ne pas soulever avant qu'il revienne dans la Chambre la question du renvoi des maîtres de poste, dont l'honorable député (M. Sifton) prend toute la responsabilité. Il sera ici dans quelques jours.

M. STAPLES: Il était a son siège dimanche, et s'il était assez bien pour venir à la Chambre ce jour-là, il devrait pouvoir être ici aujourd'hui.

M. SCHAFFNER: Si tel est le désir du directeur général des Postes je serai heureux d'y accéder.

L'hon. M. FOSTER: Que veut dire l'honorable ministre lorsqu'il nous déclare que l'honorable député de Brandon (M. Sifton) accepte la pleine responsabilité des renvois?

L'hon. M. LEMIEUX: Je ne rejette pas la responsabilité sur ses épaules, je l'accepte, mais l'honorable député de Brandon (M. Sifton) a demandé ces renvois, et j'ai agi d'après ses conseils.

M. J. TAYLOR: Il commande le gouvernement tout de même.

L'hon. M. LEMIEUX: Oh, non.

(La motion est adoptée et la Chambre se forme en comité des subsides.)

SUITE DE LA DISCUSSION DES SUBSIDES.

Rivière Saguenay, creusage et autres améliorations, $30,000.

L'hon. M. FOSTER: Certains rapports que la Chambre a ordonnés n'ont pas encore été déposés. Le ministre croirait que nous sommes durs à son égard si nous refusions de voter ces crédits sans avoir ces documents, et nous ne voulons pas lui donner l'occasion de croire cela.

L'hon. M. PUGSLEY: J'ai demandé à mon sous-ministre de faire préparer ces rapports, mais il m'a dit qu'il n'avait réellement pas d'espace dans les bureaux du département pour y placer de nouveaux écrivains. Je lui ai répondu qu'il devait faire en sorte d'avoir deux ou trois commis temporaires et il a dit qu'il y verrait immédiatement, afin de hâter le dépôt de ces rapports.

M. AMES: Quels travaux fait-on dans la rivière du Saguenay?

L'hon. M. PUGSLEY: Nous faisons des travaux de dragage, nous améliorons, redressons et creusons le chenal de la rivière. L'année dernière la Chambre avait voté un crédit de $40,000 pour cette fin, et nous avons payé pour des travaux de dragage, la somme de $23,291.17 à la compagnie générale de construction en vertu de son contrat. Nous avons payé les dépenses du remorqueur "Storm King" qui s'élevaient à $6,158.53, et la compagnie, "Canada Improvement" a fait du dragage pour la somme de $3,280.10. Nous demandons ce crédit de $30,000 pour continuer les travaux de dragage sur la rivière Saguenay. Ce sont des travaux très nécessaires, afin de permettre

aux vaisseaux a fort tirant d'eau de se rendre jusqu'à la ville de Chicoutimi.

M. BLAIN: Sera-ce une dépense permanente?

L'hon. M. PUGSLEY: Les travaux ne seront complètement terminés que dans quelques années.

M. BLAIN: Quel en sera le coût total?

L'hon. M. PUGSLEY: Il est difficile de faire une estimation précise de travaux de ce genre, parce que tout dépend de la profondeur à laquelle on veut creuser. Le chenal a besoin d'être redressé et creusé sur une distance de six à sept milles en avant de Chicoutimi.

L'hon. M. FOSTER: Quelle profondeur voulez-vous atteindre?

L'hon. M. PUGSLEY: Nous voulons arriver à une profondeur de 20 pieds dans le bassin et dans le chenal, mais il faudra quelques années pour obtenir cette profondeur.

M. AMES: Si l'on examine les comptes publics dans le rapport de l'auditeur général depuis les deux ou trois dernières années, on constate que l'on a dépensé ce que l'on dépense tous les ans beaucoup d'argent sous le titre "dragage du Saguenay"; et l'on trouve aussi que les ingénieurs dirigeants dans cette région donnent à ce titre une interprétation un peu large. Par exemple, je trouve dans le rapport de l'auditeur général pour l'année 1907, une dépense de $1,409.39 à la rivière du Moulin. Et une autre année, vous trouverez un autre article se rapportant à la rivière du Moulin. Et si l'on veut chercher davantage, on arrive difficilement à comprendre pourquoi ces travaux à la rivière du Moulin sont portés au compte "dragage du Saguenay".

Voici les faits: Cette rivière du Moulin est un petit cours d'eau qui tombe dans le Saguenay, venant du sud, si je me rappelle bien, juste un peu à l'est de la ville de Chicoutimi. Les citoyens de Chicoutimi avaient coutume de passer cette rivière sur un vieux pont en bois et ils désiraient beaucoup que ce pont fût remplacé par un pont en fer avec des approches en pierre. Ils se sont adressés de tous bords et de tous côtés pour obtenir de l'aide à cet effet, car ils ne voulaient payer eux-mêmes le coût du nouveau pont, mais ils rencontrèrent peu de succès. Ils s'adressèrent alors au député fédéral et lui demandèrent de les aider dans la circonstance; celui-ci demanda à l'ingénieur s'il ne voyait pas quelque moyen de remplacer le pont en bois sur la rivière du Moulin par un pont en fer et de porter le coût des travaux au compte des dragages du Saguenay. L'ingénieur a apparemment suggéré cet expédient très ingénieux.

Au printemps, la terre se détache du sommet des montagnes et est charriée dans la rivière Saguenay, par voie de la rivière du Moulin; portons donc au compte figurant sous la rubrique de "Dragage du Saguenay" le prix de la dépense à exécuter, pour la consolidation des berges, de manière à empêcher tout affouillement. Ce déblai s'effectue à cinq milles en aval de l'endroit où la rivière du Moulin se jette dans le Saguenay; il y a une profondeur de trente pieds d'eau sur une étendue de trois milles, en aval de cet endroit; en outre, la rivière du Moulin est un cours d'eau fort peu important qui ne charrie que fort peu de vase chaque année, et en vue de tous ces faits, l'ingénieur a dû, sans doute, se mettre en frais d'imagination pour inscrire cette dépense sous la rubrique de "Dragage du Saguenay". Quoi qu'il en soit, grâce à la coopération du député du comté, on a réussi à le faire. Dans son rapport l'ingénieur conclut à l'urgence de construire une jetée en beton, du côté gauche de la rivière, précisément à l'endroit où s'élevait l'ancien pont de bois. En réalité, il existait déjà un apontement en bois et c'était là tous les travaux protecteurs dont il y avait besoin pour empêcher l'érosion; or, il fallut enlever cet ouvrage en bois, afin de le remplacer par un quai en beton. Alors, les habitants de la municipalité passèrent un marché avec un entrepreneur pour la construction d'une jetée en pierre vis-à-vis de l'autre, et c'est ainsi qu'on obtint les deux culées pour le pont. Si cela intéresse le ministre je me ferai un plaisir de lui transmettre une photographie, afin qu'il puisse voir la jetée en beton sous le pont en fer jeté sur cette petite rivière, à quelque distance en amont du Saguenay.

C'est cette jetée en béton dont la dépense figure sous la rubrique de "dragage du Saguenay", ce déblai s'effectuant sur le principal cours d'eau, à sept milles en aval. Quand on nous demande ici de voter des crédits, nous tenons à connaître la raison d'être de cette affectation de deniers; et quand on nous dit que tel crédit reçoit telle affectation, il nous répugne qu'il reçoive une autre destination à cet égard, je tiens à poser deux questions au ministre: d'abord, a-t-il infligé le blâme à l'ingénieur ordinaire dont le rapport erroné a sans doute abouti à faire figurer cet item de dépense dans un crédit auquel il est étranger? En outre, le ministre ou son prédécesseur savait-il qu'en demandant au parlement de voter un crédit affecté au dragage du chenal conduisant à la rivière d'amont à Chicoutimi, il demandait en réalité l'utilisation d'une partie de ce crédit pour la construction d'une jetée en béton, sous un pont de la municipalité.

L'hon. M. PUGSLEY: Je ne saurais pour le moment, éclairer l'honorable député (M. Ames) sur l'affectation que mon prédécesseur entendait donner au crédit figurant sous la rubrique, de "Rivière Saguenay", déblais et autres travaux d'amélioration." On a appelé mon attention sur le fait que

le pont en question avait été construit au voisinage immédiat ou sur partie de la fondation de la jetée de dérivation. Je suis allé aux renseignements et le personnel des ingénieurs de mon ministère m'informa que l'objectif visé en construisant cette jetée de dérivation était d'empêcher la vase charriée par cette rivière de se déverser dans le Saguenay, ce qui rendrait inutiles, dans une large mesure, les travaux de déblai en cours d'exécution.

M. GEO. TAYLOR: La photographie indique-t-elle la chose?

L'hon. M. PUGSLEY: Les photographies induisent souvent en erreur. Je pourrais faire photographier l'honorable député (M. Geo. Taylor) dans une attitude telle que ses propres amis ne le reconnaîtraient pas. Tout dépend de l'habileté du photographe.

M. GEO. TAYLOR: Cette phtographie semble excellente.

L'hon. M. PUGSLEY: On l'a évidemment prise de côté de la jetée donnant vers la terre. Une photographie prise de côté de la rivière présenterait une toute autre physionomie et pourrait créer une impression tout autre que celle donnée par cette photographie.

M. GEO. TAYLOR: Que dit l'ingénieur?

L'hon. M. PUGSLEY: Il ne reconnaîtrait pas l'ouvrage, d'après cette photographie. Je me suis renseigné auprès de lui à cet égard et je dois ajouter qu'il ne le reconnaîtrait pas pour une autre raison: c'est qu'il n'a jamais visité cet endroit. Que l'honorable député (M. Ames) en soit bien convaincu, en demandant au Parlement de voter ce crédit affecté au " dragage de la rivière Saguenay et autres travaux d'améliorations ", je tiens à donner au comité l'assurance que je veillerai à ce que ces deniers soient entièrement appliqués à la rivière Saguenay et qu'ils ne soient utilisés que pour le dragage et autres travaux d'amélioration de la rivière Saguenay. L'honorable député en conviendra, ces travaux de dragage sont d'une grande utilité; le chenal a besoin d'être rectifié, car il est si tortueux que les navires ne peuvent guère atteindre Chicoutimi par le chenal actuel, sans se heurter à des difficultés, sinon à des dangers. Il est donc d'urgence d'améliorer ce chenal, en l'élargissant, en le rectifiant et en l'approfondissant.

M. AMES: Sans doute, il est nécessaire d'approfondir et d'élargir le chenal qui est à six ou sept milles en aval de Chicoutimi, et cela de façon à permettre aux navires de remonter la rivière. Mais dans le cas dont il s'agit, à mon avis, il a fallu se mettre en frais d'imagination pour faire figurer cette jetée dans le crédit affecté par le Parlement au " dragage du Saguenay ". J'appelle l'attention du ministre sur un aspect de la question qui, à mon avis, fait crouler par sa base toute son argumentation.

Voici ce dont il s'agit: à l'endroit où on a construit cettte jetée en beton, on avait jadis érigé toute une structure en bois qui protégeait les berges de la rivière contre l'érosion tout aussi bien que le fait cette jetée en beton, et il a fallu enlever cette structure en bois, pour y substituer la jetée en béton. Ainsi en ce qui concerne l'érosion, jadis les berges jouissaient de tout autant de protection qu'aujourd'hui. Non toute cette affaire a été tramée par le député et par l'ingénieur ordinaire, dans le but de grever le gouvernement d'une dépense qu'il n'appartient pas à l'état d'exécuter. Il en est ainsi sur tout le parcours du Saint-Laurent inférieur. Il n'est pas de moyens détournés qu'on ne prenne pour dissimuler ces dépenses de façon à ce qu'elles échappent à l'attention du ministre et des députés qui ont le devoir d'étudier les documents se rattachant à ces entreprises. Avant la suspension de la séance, cet après-midi, j'aurai le plaisir de signaler d'autres abus similaires à celui-ci; je ferai voir qu'on obtient des crédits du Parlement, je pourrais presque dire sous de faux prétextes; car ces derniers sont employés à des usages tout autres que ceux auxquels le Parlement entend qu'ils soient appliqués.

L'hon. M. FOSTER : Quel est l'ingénieur ordinaire?

L'hon. M. PUGSLEY : M. Taché.

L'hon. M. FOSTER : Depuis combien de temps remplit-il cette fonction?

L'hon. M. PUGSLEY : Il est au service du département depuis 35 ans. Il était autrefois attaché au personnel de l'administration centrale, ici.

L'hon. M. FOSTER : Quel est l'ingénieur ici qui accepte son travail?

L'hon. M. PUGSLEY : L'ingénieur en chef, M. Lafleur.

L'hon. M. FOSTER: Je ne sais trop ce qu'en pense le ministre. Je ne sais trop ce qu'en pensent les députés, tant de la droite que de la gauche, mais je ne saurais trouver d'expression assez énergique pour flétrir comme elle le mérite pareille transaction. Quelle est notre mission ici? S'agit-il de présenter les faits sous de fausses couleurs, de dissimuler notre propre pensée? Non, assurément. Je le demande aux libéraux comme aux conservateurs: approuvons-nous le vol des deniers publics, sous de fausses données? Approuvons-nous l'exécution de cette dépense, quitte à venir dénaturer la vérité des faits devant le Parlement ? Si on veut construire une jetée de dérivation à la rivière du Moulin, à sept ou huit milles en amont de l'endroit où se fait ce travail de

déblai dans le chenal, pourquoi ne pas demander franchement et sincèrement un crédit affecté à ces travaux, exposer les faits à la Chambre, et si la Chambre donne son approbation, exécuter cette dépense? Mais voici un crédit destiné au dragage de la rivière Saguenay et voilà qu'on approfondit un chenal en aval de Chicoutimi, si je ne me trompe.

L'hon. M. PUGSLEY: C'est en aval et au voisinage de Chicoutimi.

L'hon. M. FOSTER: C'est à sept milles au moins en aval de la rivière du Moulin, un petit cours d'eau sans importance. On s'est mis à l'œuvre et on a dépensé une certaine somme pour l'enlèvement d'un apontement en bois destiné à protéger les berges de cette rivière du Moulin; on a construit une jetée en béton et, sur cette jetée en béton, on a érigé un pont. Ainsi, dans ce crédit destiné au dragage de la rivière Saguenay le Gouvernement puise $1,000, $2,000 ou $3,000 pour la construction d'une jetée en béton. La municipalité doit construire à ses propres frais une autre jetée de l'autre côté de la rivière, puis on jettera un pont sur ce cours d'eau.

S'il s'agit de construire une culée pour un pont, qu'on vienne donc le demander au Parlement, et si le Parlement vote un crédit en ce sens, alors qu'on exécute cette dépense. S'il s'agit de deniers destinés à des travaux protecteurs d'un cours d'eau, qu'on s'adresse donc au Parlement, et qu'on lui fasse connaître l'affectation de ce crédit. Mais, obtenir un crédit destiné au dragage de la rivière Saguenay, ainsi que pour l'approfondissement et l'élargissement d'un chenal, puis aller construire à sept milles en amont dans un petit cours d'eau une jetée en béton, et essayer de justifier la chose en disant qu'on veut empêcher la vase d'être charriée dans la rivière du Moulin. . .

M. HUGHES: A quelle distance est-ce de la rivière Saguenay?

L'hon. M. FOSTER: La rivière du Moulin se jette dans le Saguenay. Il ne s'agit pas ici d'un fait isolé. Pareilles dépenses sont de commune occurence dans la province de Québec, et peut-être dans d'autres provinces. Nous saisissons la Chambre de ces questions, nous exposons les faits, puis le ministre nous joue sa petite comédie; il nous donne des excuses plus ou moins plausibles, et fait un clin-d'œil comme pour nous dire avec quelle habileté il se tire d'affaire. Je pose ici la question au ministre: si l'exposé présenté par le député de Saint-Antoine (M. Ames) est conforme à la vérité des faits, le ministre n'a-t-il pas un devoir à remplir? Remplira-t-il ce devoir ou se contentera-t-il d'user ici de dissimulation, comme il l'a fait en maintes circonstances, puis de faire du badinage et de glisser légèrement sur les faits?

Ce n'est pas là l'attitude qu'il convient au ministre d'adopter et les députés ne devraient pas tolérer pareille chose. Quel est l'enseignement qui se dégage de cette situation? C'est que le personnel du ministère est indigne de notre confiance. Si la situation exposée par l'honorable député est conforme à la vérité des faits, il s'ensuit que les ingénieurs ne sont pas dignes de confiance; que l'ingénieur ordinaire a fermé les yeux sur l'application de ces deniers à un usage tout autre que celui que leur avait assigné le Parlement; il s'ensuit que les ingénieurs du ministre ferment les yeux sur cet abus et lui prêtent leur appui ou bien font preuve de négligence, s'ils ignorent les faits. L'ingénieur du ministère qui approuve en définitive le compte a bien mauvaise grâce de venir dire qu'il n'a jamais visité cet endroit.

L'hon. M. FOSTER: Je ne sais pas s'il s'agit du fonctionnaire qui est ici ou non, mais il me semble que l'ingénieur en chef est responsable des ingénieurs divisionnaires qui sont disséminés dans tout le pays. Cette affaire est arrivée à la connaissance du département, le ministre a dit qu'il en avait été informé. Qu'ont fait le ministre et l'ingénieur? Il me semble que si cet état de chose existe tel qu'il a été décrit par mon honorable ami, l'ingénieur divisionnaire a quelque compte à rendre. Eh quoi! une personne qui est dans les affaires et qui a un employé à son service, permettrait-elle que cet état de choses dure pendant une minute? Un ministre chargé de l'administration d'un département ou une assemblée législative d'un pays qui agissent comme gardiens de l'argent du peuple, peuvent-ils permettre un tel état de choses un seul instant? On a cité de nombreux cas dans lesquels des ponts avaient été réellement construits là où une municipalité ou un village avait dépassé ses propres dépenses et bénéficiait par ce subterfuge qui consiste à utiliser un ouvrage construit par le gouvernement fédéral. Si cela se passait dans le voisinage de Kingston, où tout le monde pourrait en avoir connaissance, on ne permettrait pas qu'il en soit ainsi. Cela se fait dans les endroits éloignés et je crois que le ministre a le droit d'arrêter ce genre d'affaires. Ce qu'il ne devrait pas faire, c'est se glorifier d'un cas comme celui-ci. Cela indique qu'il y a beaucoup de choses à éclairer dans son département. C'est une de ces affaires qui nous montrent, à nous membres de l'opposition, qu'il est nécessaire de faire une enquête complète et de réorganiser le système administratif dans le département des Travaux publics. Il y a trop de ces travaux de complaisance entre les représentants et les ingénieurs divisionnaires du service extérieur.

Ils se concertent sans cesse, non pas pour rendre service au pays en général, non pas pour être utile au ministre sous lequel ils

travaillent, ou au Parlement dont le député est un membre. Au moins le ministre aurait dû déclarer qu'il s'informerait et qu'il verrait à ce que la discipline soit maintenue. Il n'a pas dit qu'il en serait ainsi à l'avenir. C'est admettre alors qu'il s'est passé quelque chose de louche, mais ce n'est pas assez qu'une condamnation soit imposée en riant. Les fonctionnaires qui sont en défaut devraient être rappelés énergiquement à l'ordre et on devrait leur apprendre qu'ils ne peuvent pas continuer à se complaire dans cet état de choses avec impunité.

L'hon. M. PUGSLEY: Cet ouvrage a été fait il y a quatre ou cinq ans. Il a été fait avec un crédit destiné aux améliorations et dragages dans la rivière Saguenay. Je crois que cette jetée d'observation a été construite dans le Saguenay, juste à l'embouchure de la rivière du Moulin. Quand je suis devenu ministre, on m'informa qu'une partie de cette jetée avait été utilisée comme fondation d'un pont. Je n'ai pas eu de preuve et je ne crois pas que l'honorable député de Saint-Antoine (M. Ames) en ait une, que lorsque cette jetée d'observation a été construite à cet endroit, elle l'a été avec l'intention de s'en servir comme de fondation d'un pont. On l'a construite à cet endroit, d'après les instructions du département en conformité du rapport de l'ingénieur, qui déclarait qu'elle serait utile pour empêcher le sable de tomber dans le Saguenay et de rendre la dragage jusqu'à un certain point moins utile.

M. GEO. TAYLOR: Est-elle construite sur le rivage?

L'hon. M. PUGSLEY: Non, elle est construite dans la rivière Saguenay, juste à l'embouchure de la rivière du Moulin. Mon honorable ami a dit que j'avais disposé de cette question en riant. Je n'ai pas agi ainsi. Je ne pouvais pas détruire ce qui avait été fait quelques années avant que je devinsse ministre, mais j'ai fait ce que j'ai pu. J'ai donné instruction qu'à l'avenir aucun quai ne serait construit si son but principal était d'être utilisé comme fondation d'un pont pour une route. Mon honorable ami dit que j'aurais dû châtier l'ingénieur divisionnaire. Je suppose qu'il veut dire que j'aurais dû le congédier. Eh bien! je n'ai pas cru devoir agir ainsi, parce que l'ingénieur divisionnaire, au moment où il a été examiné devant le comité des comptes publics, a mis en jeu sa réputation professionnelle et a déclaré que cet ouvrage pouvait parfaitement avoir été fait en vue des améliorations dans le Saguenay. J'ai fait ce que j'ai pu, en tant qu'il s'agit de l'avenir. J'ai donné ces instructions et dans plusieurs occasions j'ai refusé de construire des jetées d'observation ou de protection contre la glace dans les rivières, quand je pensais qu'elles n'étaient pas nécessaires pour améliorer les cours d'eau, mais devaient être utilisées comme fondations de pont. Quant des demandes pressantes ont été faites, j'ai refusé d'inscrire au budget aucune somme dans ce but, et le crédit que nous demandons maintenant sera employé entièrement pour le dragage et pour d'autres améliorations dans le Saguenay et non pour construire des jetées d'obesrvation ou des jetées d'aucune sorte.

M. PRICE : Je connais assez bien cet endroit car j'y ai passé plusieurs jours de vacance, il y a déjà des années et il m'est arrivé de traverser assez souvent cette localité. Suivant moi, ces deux jetées ont été construites pour faciliter la construction d'un pont. Je ne peux en voir d'autre raison. Il est absurde de dire qu'une grande quantité de sable tombe dans la rivière.

L'hon. M. PUGSLEY : L'honorable député est-il parfaitement renseigné quand il parle de deux jetées? Mes renseignements déclarent que le Gouvernement n'en a construit qu'une.

M. AMES : Le gouvernement n'en a construit qu'une et la municipalité en a construit une autre, juste en face.

M. PRICE : J'ai dit deux jetées. Il peut se faire qu'il n'y en ait qu'une qui ait été élevée par le gouvernement et l'autre par la municipalité. Je ne crois pas que le gouvernement aurait dû construire cette jetée. En réalité, est elle est utilisée pour un pont et je ne pense pas que le gouvernement devrait construire des jetées de cette nature, pour des ponts. Ce genre de travaux ne nous concerne pas.

M. AMES : Ainsi que mon honorable ami qui vient de parler l'a dit, il connaît parfaitement cette localité. Sa compagnie a élevé une construction sur cette rive et il n'y a pas du tout de sable qui tombe dans la rivière. Le fond est formé d'un lit de roc.

L'hon. M. PUGSLEY : Dans quel but la compagnie de l'honorable député a-t-elle élevé une construction sur cette rive?

M. PRICE : Quand cette région a été ouverte, ma famille avait un moulin à cet endroit et elle a fait construire ces quais pour faciliter la navigation.

L'hon. M. PUGSLEY: Les a-t-on enlevés quand la jetée a été construite?

M. PRICE: Non, ils sont encore là.

L'hon. M. PUGSLEY: C'est votre quai qui apparaît dans la photographie?

M. PRICE: Oui.

M. AMES: Mais on a coupé une partie du quai en vue de faire de la place à la jetée.

M. J. D. REID: Pour la construction de ces quais dans la province de Québec il se présente des cas nombreux où au lieu d'être utilisés comme quais, ces constructions sont en réalité des culées de ponts. Quelle mesure le Gouvernement prendra-t-il à l'égard de son ingénieur quand l'argent du trésor est dépensé pour un quai si l'on s'aperçoit après que c'était pour un pont? Avant d'entreprendre ces travaux, le Gouvernement n'envoie-t-il pas un ingénieur pour faire un rapport sur la nécessité d'un quai à cet endroit spécial, pour savoir quels sont les navires qui abordent là et quel genre d'affaires on y fait?

L'hon. M. PUGSLEY: Quand une requête est présentée pour demander la construction d'un quai dans une localité quelconque je l'envoie à l'ingénieur en chef, en lui donnant des instructions pour qu'un rapport soit annexé et expose les besoins qui motivent cette construction en se plaçant au point de vue de l'utilité publique et en spécifiant le coût de l'ouvrage. Après avoir reçu ce rapport on discute au département la question de savoir s'il faut demander un crédit au Parlement.

M. AMES: C'est à l'ingénieur en chef que le ministre demande ce faire un rapport?

L'hon. M. PUGSLEY: Oui, et celui-ci en réfère à l'ingénieur divisionnaire.

M. J. D. REID: Quand, après, on s'aperçoit que la jetée, au lieu d'être un quai doit servir de fondation à un pont, n'adresse-t-on pas un blâme à l'ingénieur sur le rapport duquel le Gouvernement a agi? Je n'ai pas encore appris qu'un seul ingénieur ait été renvoyé ou suspendu pour avoir fait un rapport de cette nature. A la dernière session un des députés d'un comté voisin, qui semblait connaître exactement la situation dans une certaine localité, a déclaré qu'un quai avait été construit à cet endroit par le Gouvernement et que ce quai s'était par la suite modifié en un simple pont municipal.

L'hon. M. PUGSLEY: De quel endroit veut-on parler?

M J. D. REID: Du quai de Disraéli.

L'hon. M. PUGSLEY: Le département a fait faire une enquête très sérieuse au sujet du quai de Disraéli et les renseignements obtenus montrent qu'il y a en service trois steamers et deux bateaux à gazoline sur le lac et qu'ils se servent du quai de Disraéli.

M. J. D. REID: Ce quai a été construit . .

L'hon. M. PUGSLEY: Cette construction n'était pas destinée à être un quai. C'était une jetée d'observation, qui devait donner une autre direction au sable charrié par la rivière du Moulin.

L'hon. M. FOSTER: Avant que cette construction soit faite, l'ingénieur divisionnaire a-t-il adressé un rapport à l'ingénieur en chef à Ottawa, lui donnant un plan des travaux proposés et le coût estimatif et ce rapport a-t-il été approuvé par l'ingénieur en chef?

L'hon. M. PUGSLEY: Cette question est très pertinente, et je demanderai des renseignements à son sujet pour les déposer.

L'hon. M. FOSTER: Je désireris que le ministre donne d'une manière très claire tous les détails sur cette affaire, depuis le commencement jusqu'à la fin. Je ne veux faire aucune injustice à M. Lafleur ou à l'ingénieur divisionnaire, mais si les faits sont tels qu'on le dit, quelqu'un a commis une bévue qu'il n'est pas permis de laisser passer.

L'hon. M. PUGSLEY: J'aurai ce renseignement.

M. GEO. TAYLOR: Je vais faire passer au ministre une photographie prise depuis l'autre rive et il verra que la jetée, sur une distance de plusieurs pieds, est construite sur la terre ferme, de sorte que sa déclaration ne peut pas se justifier que la jetée a été faite intentionnellement pour modifier le courant et empêcher le sable de descendre.

L'hon. M. PUGSLEY: Si cette photographie est récente, elle ne peut pas donner des renseignements exacts sur les résultats qui ont suivi la construction de cette jetée parce que la jetée elle-même pouvait arrêter le sable dans sa marche et amener l'accumulation que nous constatons ici.

M. BLONDIN: Le ministre a-t-il obtenu le renseignement que l'on a demandé, l'autre soir, au sujet de M. L. P. Girard?

L'hon. M. PUGSLEY: Oui, le soir où cette question est venue devant la Chambre, j'ai fait envoyer à M. Taché, l'ingénieur divisionnaire, un télégramme ainsi conçu:

Ottawa, 12 mars 1909.

A monsieur J. C. Taché ingénieur local, Chicoutimi.

Le fils de M. Girard, qui est aujourd'hui avocat à Chicoutimi, a-t-il jamais été employé par le département à Clark-City? Dans l'affirmative, quand, combien de temps, et en quelle qualité? Etait-il seul chargé de la direction ou était-il sous les ordres d'un ingénieur? Dans ce dernier cas, qui était cet ingénieur? Répondez immédiatement, le ministre a besoin de ces renseignements dès ce soir.

J. B. HUNTER,
Sous-ministre.

Voici le texte de la réponse de M. Taché:

Chicoutimi, 12 mars 1909.

A monsieur J. B. HUNTER,
sous-ministre des Travaux publics,
Ottawa.

Oui, M. Girard a été employé à Clark-City sous les ordres de M. Lamoureux.

J. C. TACHE.

Cette réponse était incomplète, elle ne donnait pas tous les renseignements demandés; je fis donc envoyer le télégramme suivant:

Ottawa, 12 mars.

A monsieur J. C. Taché, ingénieur local, Chicoutimi.

Veuillez donner tous les renseignements demandés dans mon télégramme. Votre dépêche n'est pas une réponse.

J. B. HUNTER,
Sous-ministre.

A ce télégramme la réponse suivante fut envoyée:

Chicoutimi, 13 mars 1909.

Monsieur J. B. Hunter, Ottawa.

L. P. Girard a été employé à Clark City en 1904, aux études topographiques de la baie des Sept-Iles, en qualité de chaîneur depuis le 24 juin jusqu'au 12 septembre, et en 1907, en qualité d'aide de l'ingénieur chargé de la direction depuis le 15 juin jusqu'au 18 septembre. Joseph Lamoureux, d'Ottawa était l'ingénieur chargé de la direction dans les deux circonstances.

J. C. TACHE.

Puis j'ai reçu une note de M. Lamoureux dans les termes suivants:

15 mars 1909.

Note pour l'honorable ministre.

M. Girard a travaillé sous mes ordres en qualité de sous-inspecteur et d'aide généralement durant l'été de 1907, à Clark-City.

Durant cette saison les entrepreneurs ont enlevé partie des anciens ouvrages et préparé le fond pour de nouveaux caissons. Deux caissons, de 100 pieds de longueur chacun, ont été construits et submergés. M. Girard m'a aidé à prendre les niveaux, à faire les mesurages, à faire le relevé des profondeurs, etc., passant la plus grande partie de son temps sur les ouvrages, d'après mes ordres quand j'étais forcé de m'absenter et me rendant compte de ce qui se faisait. Dans le cours de cet été-là, j'ai fait des relevés à la baie de Magpie, et à la baie d'Ellis, île d'Anticosti, ce qui a occasionné une absence de deux semaines dans chaque cas. A mon retour, M. Girard m'a rendu compte du travail exécuté par les entrepreneurs, et toutes les difficultés survenues ont été réglées par moi.

Il a aussi aidé à faire la réduction des sondages relevés à Magpie et pris part à la besogne générale du bureau.

JOSEPH LAMOUREUX,
Sous-ingénieur.

L'hon. M. FOSTER: Il s'agit du fils du de l'honorable député.

L'hon. M. PUGSLEY: Oui.

M. AMES: Qui exerce actuellement la profession d'avocat à Chicoutimi, et qui était alors étudiant en droit?

L'hon. M. PUGSLEY: Oui. L'honorable ble député était bien renseigné sur ce point?

M. J. D. REID: Lamoureux a-t-il travaillé là toute la saison?

L'hon. M. PUGSLEY: Oui, si ce n'est durant les deux semaines qu'il a été occupé à la baie de Magpie.

M. J. D. REID: On a désigné pour faire ce travail un jeune homme qui n'en connaissait rien, un simple étudiant en droit. C'était simplement un truc pour permettre au Gouvernement de lui payer durant ses vacances $2.50 par jour (y compris les dimanches), plus ses dépenses. Si M. Lamoureux a eu besoin d'un aide depuis le 24 juin jusqu'à la rentrée des classes en septembre, il a certainement eu besoin de pareil aide durant toute la saison. Je ne connais aucunement ce jeune homme, mais de prime abord il est clair que le Gouvernement a pris ce moyen de lui payer $2.50 par jour et ses frais durant ses vacances, afin de lui permettre de suivre des cours pendant l'hiver. Car voyez-vous, s'il avait été employé comme chaîneur il n'aurait pas gagné $2.50 par jour, les chaîneurs sur les canaux du Saint-Laurent ne gagnent que $1.50 à $2.00 par jour; aussi Lamoureux en vue de justifier cette rémunération de $2.50 par jour prélevée sur les fonds publics, trompe-t-il le ministre et inscrit-il Girard comme inspecteur.

L'hon. M. FOSTER: Lamoureux déclare qu'il était sous-inspecteur, et il a été payé comme s'il avait été inspecteur. Qu'est-ce que Lamoureux pourrait bien dire à cet égard? Au reste, que penser de cette manière de se mettre dans les bonnes grâces d'un membre du Parlement en assurant de l'emploi à son fils? N'est-ce pas très méprisable? Il est prouvé qu'il n'était là que pour aider à faire certains calculs, et, comme le dit le rapport de l'inspecteur, à faire de temps à autre fonction de chaîneur, et ainsi de suite. Qui était l'inspecteur?

L'hon. M. PUGSLEY: M. Lamoureux était l'inspecteur et l'ingénieur chargé de la direction des travaux, et il a employé cet homme comme sous-inspecteur. Depuis nombre d'années, la pratique a été, et je ne sache pas qu'on s'en soit plaint, de donner de l'emploi aux étudiants.

L'hon. M. FOSTER: Les fils des membres du Parlement?

L'hon. M. PUGSLEY: Bien qu'en règle générale on se soit borné la plupart du temps à donner de l'emploi aux élèves des écoles spéciales, je dois dire que ce jeune homme a été sous les ordres de M. Lamoureux en 1904; il est possible qu'il l'ait trouvé intelligent, capable de faire un bon travail, quelqu'un à qui on pouvait se fier pour la tenue des comptes et la surveillance des ouvriers. Il ne lui a été payé que $2.50 par jour, bien que, dans certains cas, nous payions aux inspecteurs $3 et même $4 par jour.

L'hon. M. FOSTER: Le ministre juge-t-il une telle opération légitime?

L'hon. M. PUGSLEY: Tout dépend des circonstances. Si je le connaissais pour un jeune homme capable et apte à remplir fidèlement son devoir, je prendrais sa défense, mais j'ignore s'il était ou non dans ces conditions. L'ingénieur ayant retenu ses services et l'ayant déclaré compétent, industrieux, consciencieux, je suis porté à croire que ce n'était pas trop que $2.50 par jour. Ce n'est pas là un salaire excessif. C'est beaucoup moins que ce que nous payons aux inspecteurs chargés de la directions de ces travaux.

M. AMES: Le ministre sait-il que toutes ces dépenses ont été portées au compte, de sorte que ce qu'il a reçu c'est réellement quatre dollars par jour?

L'hon. M. PUGSLEY: Les dépenses portées au compte sont ses frais de voyage aller et retour de Chicoutimi à Clark-City.

M. AMES: Et sa pension tout le temps qu'il a été sur les lieux.

L'hon. M. PUGSLEY: La pension des inspecteurs leur est payée également quand ils sont employés à ces travaux dans les régions éloignées.

M. J. D. REID: Non, non.

M. AMES: La règle est-elle de payer à tout sous-inspecteur $2.50 par jour, ses dépenses aller et retour, et sa pension l'été durant?

L'hon. M. PUGSLEY: Que l'honorable membre ne perde pas de vue ce jeune homme qui a été employé par M. Lamoureux en qualité d'aide, et qu'il s'est bien acquitté de la besogne; je ne pense pas qu'il soit exorbitant de lui payer $2.50 par jour, plus sa pension, dans ce coin du monde peu fréquenté.

M. TALBOT: L'honorable député de la division Saint-Antoine (M. Ames) me permettra-t-il de lui demander s'il ne se montre pas un peu rigoureux dans les circonstances? Il est vrai que M. Girard est membre du Parlement. Mais il est chargé d'une nombreuse famille, son état de fortune est plutôt modeste, et les cours qu'il fait suivre à son fils sont coûteux. C'est l'habitude, comme on sait, de mettre les étudiants de l'université à même de gagner un peu d'argent durant les vacances. C'est la pratique aux Etats-Unis et dans tous les pays du monde. De ce que M. Girard est membre du Parlement, et de ce que son fils, à qui il fait suivre les cours de l'université, a été mis en mesure de gagner quelques dollars pour l'aider à poursuivre ses études, je ne crois pas qu'on ait raison de s'attaquer à cet homme de peu de fortune, chargé d'une nombreuse famille et qui fait de son mieux pour se tirer d'affaire.

M. BARR: Je ferai observer à l'honorable membre que ce n'est pas ici un établissement de charité, et parce qu'on est chargé d'une nombreuse famille, ce n'est pas une raison de la mettre à charge au pays.

(Rapport est fait des résolutions adoptées.)

L'hon. M. FOSTER: Quelle besogne le Gouvernement va-t-il nous assigner pour demain?

L'hon. M. FIELDING: Nous allons poursuivre l'examen du budget. Je crois qu'il a été donné avis que l'après-midi de demain serait consacré à la délibération d'un certain amendement, et cela dépend de ces honorables députés de la gauche.

M. MARTIN BURRELL: J'ai l'honneur d'informer le Gouvernement que demain après-midi, lorsque la Chambre sera invitée à se déclarer en comité des subsides, je déposerai une motion sur le sujet des élections différées, et j'aurai l'honneur de transmettre demain au très honorable premier ministre le texte de l'amendement.

(A six heures, la séance est levée.)

CHAMBRE DES COMMUNES.

Jeudi, 18 mars 1909.

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

QUESTIONS.

EQUIPAGE DU DRAGUEUR "NORTHUMBERLAND".

M. RHODES demande:

1. Quel est le nombre des employés à titre d'officiers et de membres de l'équipage du dragueur de l'Etat, le "Northumberland"?
2. Quels sont leurs noms et domicile?
3. A quelles conditions les a-t-on engagés?
4. S'ils sont au service de l'Etat, où les emploie-t-on en ce moment?

L'hon. WM PUGSLEY (ministre des Travaux publics):

1 et 2. A l'heure actuelle, il n'y a que six hommes employés à réparer et équiper le dragueur pour la saison prochaine; ils font leur travail à Pictou-Landing (N.-E.).

2 et 3. Leurs noms et les conditions de leur engagement son comme suit:

U. H. Lyons, capitaine, $100 par mois; J. Ledingham, premier mécanicien, $90 par mois; H. Allen, second mécanicien, $80 par mois; F. Rush, directeur du fonctionnement, $80 par mois; G. Hunter, graisseur, $35 par mois; H. Oaks, chauffeur, $35 par mois.

A leur entrée à l'emploi du Gouvernement, on nous avait donné leurs noms et domiciles comme suit:

U. H. Lyons, Barrington (N.-E.); J. Ledingham, New-Glasgow (N.-E.); H. Allen, Saint-Jean (N.-B.); F. Rush, Saint-Jean (N.-B.); G. Hunter, Bridgewater (N.-E.); H. Oaks, Bridgewater (N.-E.).

Le ministère ignore quel est en ce moment leur domicile, il sait seulement qu'on les emploie à Pictou-Landing.

RESERVE DU LAC FAIRY.

M. JAMESON (par M. Rhodes) demande:

1. A-t-on loué à un particulier ou à diverses personnes la réserve indienne du lac Fairy, située dans les comtés d'Annapolis et de Queen (N.-E.)? Dans l'affirmative, quels sont leurs noms, la date, la durée et le prix de l'affermage?
2. Quelles recettes a-t-on tirées chaque année de cette réserve pendant les cinq années qui ont précédé l'affermage?
3. Qui a conseillé l'affermage?
4. A-t-on autorisé la coupe du bois sur cette réserve? Dans l'affirmative, continue-t-on à abattre le bois?

L'hon. FRANK OLIVER (ministre de l'Intérieur):

1. Oui, la réserve a été affermée à M. C. W. Mills, pour y établir des camps, en vertu d'un bail en date du 5 juin 1908; la durée de l'affermage est de 25 ans à compter du 1er mai 1908, et le loyer est de $30 par an.
2. Aucune.
3. L'agent des Indiens de l'endroit.
4. Non.

QUAI DE DISRAELI.

M. LENNOX demande:

1. a) Combie nde navires transportant régulièrement des passagers ou des marchandises ont fait escale au quai de Disraéli, ou y ont déposé passagers ou marchandises au cours de la saison de navigation de 1908, ou b) s'y sont arrêtés au cours de cette saison; c) quels étaient les noms de ces navires, et quel était leur tonnage?
2. Quels navires, bateaux ou embarcations quelconques ont fait escale, ou ont débarqué des passagers ou des marchandises à ce quai, ou l'ont utilisé, durant ladite saison, et jusqu'à quel point?
3. Quelle est la superficie du lac appelé lac Aylmer dans lequel se jette le cours d'eau qui passe sous le quai de Disraéli?

L'hon. WM PUGSLEY (ministre des Travaux publics):

1, 2 et 3. La nomination du gardien de ce quai n'étant pas encore faite, le ministère ne possède pas de données précises quant au nombre de navires qui ont accosté le quai de Disraéli ou y ont fait escale au cours de la saison de navigation de 1908. L'ingénieur ordinaire rapporte, le 16 mars, que les informations qu'il a recueillies lui font constater que les bateaux suivants ont fréquenté le quai au cours de la dernière saison : les deux bateaux de la Brompton Pulp Co., munis de machines de 14 chevaux et respectivement désignés sous les numéros 3 et 4; le " Francis " et le "Coursier ", d'une longueur respective de 35 et de 40 pieds, machines de 12 chevaux; le " Strathford ", machine de 10 chevaux; le " Garthby ", machine de 4 chevaux; le " Borden ", machine de 15 chevaux, et le "aurier," à moteur de 5 chevaux. Tous ces bateaux transportent les passagers, le bois, les produits et articles de commerce en général.

D'après le "Gazetteer" de Lovell, le lac Aylmer a environ huit milles de longueur et trois largeur.

BOAT-HARBOUR, ANSE SKINNER.

M. MADDIN (par M. Rhodes) demande:

1. Quand a-t-on commencé l'exécution des travaux à Boat-Harbour, anse Skinner, comté de Pictou (N.-E.)?
2. Qu'a-t-on dépensé chaque année depuis le commencement des travaux?
3. Quel est actuellement le chiffre total des dépenses?
4. Les travaux sont-ils terminés?
5. Quelle somme faudra-t-il encore pour terminer les travaux?

'hon. M. PUGSLEY (ministre des Travaux publics):

1. Le 1er juin 1905.
2. 1904-05.. .. .. $3,225 14
   1905-06.. .. .. 7,763 95
   1906-07.. .. .. 1,759 91
   1907-08.. .. .. 822 37
   1908-09 (jusqu'à ce jour).. .. .. .. 2,433 45
3. $16,004.82
4. Non.
5. $6,000.

TRAVAUX D'AMELIORATION A SAINT-JEAN (P.Q.)

M. MONK (par M. George Taylor) demande:

1. Quelle est la nature des améliorations que l'on est à effectuer sur la rivière Richelieu, à Saint-Jean (P.Q.), quel en est l'objet et quel est le coût estimatif de tous les travaux?
2. Qui a fait l'estimation du coût desdits travaux?
3. Pourquoi a-t-on ouvert l'automne dernier, à Saint-Jean (P.Q.), un bureau se rattachant à ces améliorations?
4. Combien y a-t-il d'employés à ce bureau, et combien ce dernier coûte-t-il par jour?

L'hon. WM PUGSLEY (ministre des Travaux publics):

1. (a) Dragage, pétardement et construction d'un barrage mobile. (b) Prévenir les inondations et améliorer la navigation. (c) $185,000.
2. M. l'ingénieur J. L. Michaud.
3. L'intention était de donner le dragage à l'entreprise, mais les soumissions que nous avons reçues étaient tellement élevées que le ministère a pensé qu'en fournissant son propre outillage de dragage, les travaux pourraient s'exécuter à meilleur compte;

c'est pourquoi nous avons mis les travaux sous la direction d'un ingénieur et ouvert pour ce dernier un bureau à Saint-Jean. Les derniers rapports indiquent qu'en agissant de la sorte, nous avons fait une grande économie de temps et d'argent.

4. Paul Paradis, ingénieur dirigeant, $1,900 par année, soit $5.20 par jour; Albert Gosselin, sous-ingénieur, $3 par jour; Edmond Papineau, porte-mire, etc. (temporairement employé aux levés), $2.50 par jour; loyer du bureau, $20 par mois, ou 67 cents par jour. Total par jour: $11.37.

TRANSPORT DES PRODUITS EN COMPARTIMENTS FRIGORIFIQUES.

M. SPROULE demande:

1. Quelle quantité des produits suivants a été expédiée en Grande-Bretagne ou ailleurs en compartiments frigorifiques ou en compartiments à air réfrigéré, au cours de 1907 et de 1908, savoir: pommes, poires, prunes, tomates, raisins, en barils ou autres colis; viandes fraîches—nombre de livres—volaille, poisson, beurre, œufs et fromage?

2. En quels pays ces produits ont-ils été expédiés, et en quel état étaient-ils à leur arrivée à destination?

3. Quel est le mode de réfrigération le plus en vogue à bord des paquebots qui transportent des produits de cette nature?

L'hon. SYDNEY FISHER (ministre de l'Agriculture): Comme il faudrait trop de temps pour donner lecture à la Chambre de la réponse à cette question, je demande que cette dernière soit réservée à titre d'avis de motion.

M. l'ORATEUR : La question est réservée à titre d'avis de motion tendant au dépôt d'un état.

CERTIFICATS DECERNES AUX SOLDATS AYANT FAIT LA CAMPAGNE SUD-AFRICAINE.

M. EDWARDS (par M. George Taylor) demande:

1. Combien a-t-il été décerné de certificats aux soldats qui ont fait la campagne sud-africaine?

2. Combien de lettre patentes de homesteads ont été émises en obéissance à ces mandats?

L'hon. FRANK OLIVER (ministre de l'Intérieur):

1. Le ministre de la Milice a émis 5,000 mandats.

2. Le ministre de l'Intérieur a émis 4,993 certificats de terres dont 230 ont été utilisés à l'égard de concessions gratuites jusqu'à la date des derniers rapports des agents des terres reçus au département.

ACHAT D'APPROVISIONNEMENTS POUR LE DEPARTEMENT DE LA MARINE ET DES PECHERIES.

L'hon. M. FOSTER: Puis-je appeler l'attention du ministre des Finances sur la question n° 9 et lui demander s'il pourrait faire en sorte de nous procurer la réponse demain, si faire se peut?

L'hon. W. S. FIELDING (ministre des Finances): Je verrai le ministre de la Marine et des Pêcheries, à ce sujet dans le cours de la journée.

DISCUSSION D'UN PROJET DE RESOLUTION RELATIF AUX ELECTIONS DIFFEREES.

L'hon. W. S. FIELDING (ministre des Finances) propose que la Chambre se déclare en comité des subsides.

M. MARTIN BURRELL (Yale-et-Cariboo): Je demande à proposer, comme amendement, de biffer tous les mots de la motion principale et de les remplacer par le texte suivant:

La Chambre est d'avis que, pour permettre aux électeurs d'exercer dans leur plénitude leurs droits et privilège d'électeurs, les élections générales devraient avoir lieu le même jour dans toutes les provinces du Canada.

Si je traite ce sujet des élections différées qui ont lieu au Canada, c'est qu'on m'a fait sentir que c'était un devoir à remplir envers mes commettants et aussi, dans une acception plus large, envers une forte partie de la population canadienne. J'ai voulu éviter d'en faire une question de cabinet. Inutile de dire qu'au point de vue le plus large, il y a à peine matière à controverse, car l'amendement ne fait que formuler un principe dont les députés des deux partis admettent la justesse et que le ministère, j'en ai la conviction, ne refusera pas d'approuver. Le cens électoral est un rouage essentiel du système de gouvernement démocratique et représentatif. Tout gouvernement démocratique repose sur le principe fondamental que le peuple est la source du pouvoir politique. Il est vrai que ce principe a été affaibli ou faussé lorsqu'on a fait passer ce pouvoir du peuple à ses mandataires ou représentants qui ont fini par l'exercer. Chez la plupart des nations, cette transmission de pouvoir est très imparfaite et j'avoue, entre parenthèse, que, si nous adoptions le mode de transmission habilement exposé à la Chambre dans un projet relatif à la représentation proportionnelle, nous obtiendrions des résultats beaucoup plus satisfaisants que ceux qui découlent du système actuel, nous renforcerions et le ministère et la députation et nous aurions une plus fidèle expression du sentiment populaire.

Mais, malgré l'imperfection de nos méthodes actuelles et des résultats que nous voulons obtenir, il n'en est pas moins vrai qu'en réalité le scrutin est le fondement de la puissance politique et que, conséquemment, tout ce qui a trait au scrutin ou au cens électoral s'impose à l'attention de la Chambre et sera, je crois, l'objet de profondes réflexions de sa part.

Plusieurs députés qui sont ici et qui représentent le peuple au Parlement canadien sont sans doute au courant des longues luttes pour l'obtention des pouvoirs constitutionnels et d'une expression plus fidèle des volontés populaires qui se sont livrées pendant des siècles en Grande-Bretagne et dont les résultats sont aujourd'hui si bienfaisants et d'une si grande portée. Peu à peu le sens électoral a été étendu et élargi. Bien des gens timorés craignent les conséquences de son développement, mais ils doivent se prêter au grand mouvement qui tend presque toujours à l'établissement du gouvernement par le peuple et pour le peuple.

Si je propose aujourd'hui cet amendement, c'est parce que je suis convaincu, non seulement de la valeur du cens électoral, mais aussi de la nécessité pour chacun d'exercer ses droits d'électeur dans de bonnes dispositions. A mon avis, le temps est venu de supprimer les élections différées dans tout le Dominion. Pour emprunter les termes de l'amendement, je ne crois pas que les droits et privilèges d'électeurs peuvent être exercés dans leur plénitude par plusieurs milliers de personnes auxquelles on ne permet pas de prendre part à la solution des grands problèmes nationaux lors d'une élection générale. Dans les circonstances qui accompagnent une élection différée, les droits des électeurs sont entravés, amoindris de moitié et, en les dépréciant ainsi, nous faisons une chose que nous n'avons pas le droit de faire; nous diminuons et affaiblissons l'intérêt que des milliers de Canadiens portent aux affaires publiques du Canada.

Un auteur a ainsi défini le suffrage " une voix donnée pour décider une question débattue ou pour choisir le titulaire d'un poste de confiance ". Un autre auteur renommé a donné la définition suivante :

La voix ou l'opinion d'une personne dans une affaire qui doit généralement être décidée par la majorité des voix ou des opinions des personnes qui sont autorisées à les exprimer.

Dans son traité sur la loi électorale des Etats-Unis, M. le juge McCreary dit:

Aux Etats-Unis, l'objet du suffrage est double: d'abord, choisir les représentants du peuple dans le gouvernement et, ensuite, faire connaître la volonté du peuple au sujet des questions qui peuvent lui être soumises.

On remarquera que, dans chacune de ces définitions, il est admis que le grand avantage, le grand pouvoir du suffrage c'est de permettre à celui qui l'exprime d'accomplir un devoir et de contribuer à la solution de grands problèmes.

Je ne prétends pas que, dans un pays aussi vaste et aussi peuplé que le Canada, toutes les élections qui ont été différées dans le passé l'ont été sans aucun motif; mais je soutiens, et je veux exprimer à la Chambre ma conviction sincère, qu'appelés à prendre part à la solution des grands problèmes nationaux, les trente à quarante mille électeurs des circonscriptions où l'élection a été reardée ont été, je puis dire, absolument privés de l'exercice de leurs droits d'électeurs.

Permettez-moi de citer un exemple. J'ai eu l'honneur et la tâche ardue d'être candidat dans Yale-et-Caribou (C.-A.), en 1904. Cette année-là, la députation le sait, la grande question soumise au public était le projet du Grand-Tronc-Pacifique tel qu'énoncé par le ministère. Pendant six mois, j'ai dû soutenir la lutte dans tout le comté et discuter presque exclusivement les grandes questions ayant trait à ce vaste problème.

Or, vers la fin de la lutte, je constatai que mes plans étaient déjoués par le ministère qui retardait mon élection, car toute la question fut réglée à l'élection générale et le ministère fut maintenu au pouvoir par une majorité de près de 66 représentants. Il n'y avait plus rien à dire.

Pendant trois semaines, j'ai dû me présenter devant les électeurs sans avoir un programme à leur exposer, car cette grande question étant décidée, l'apathie régnait dans la circonscription. A cet égard, la voix du peuple a certainement été étouffée. C'est-à-dire que les électeurs ont été privés de l'exercice de leurs droits politiques et qu'un grand nombre d'entre eux se sont montrés apathiques. Cela est préjudiciable aux intérêts de la nation et injuste pour ceux qui la composent. Il est nécessaire que les élections aient lieu le même jour, si faire se peut, et je me crois en état d'établir que c'est possible et qu'il n'y a pas de raisons valables de les différer dans un pays comme le nôtre.

Certains députés diront peut-être que toutes les élections des représentants au plus ancien des parlements, en Angleterre, n'ont pas lieu le même jour. Il me suffira de répliquer que l'histoire et les traditions de ce pays-là sont entièrement différentes des nôtres, que les députés anglais ne s'intéressent pas aux crédits ouverts pour de grandes entreprises publiques et que, pour une multitude de raisons que je pourrais énumérer, le cas de l'Angleterre ne présente aucune analogie avec celui de notre pays. J'ai eu l'occasion de discuter ce sujet en Angleterre avec des hommes publics représentant différentes nuances du sentiment populaire et j'ai constaté qu'on s'y rapprochait constamment de la doctrine du suffrage par tête et des élections faites partout le même jour.

Qu'on me permette d'abandonner la thèse générale pour m'occuper de cas particuliers. Je ne me propose pas de traiter la question au point de vue de la province de Québec, car d'autres connaissent mieux que moi cette grande province, bien que je sois d'avis que les circonstances qui accompa-

gnent la remise des élections y sont les mêmes et que les mêmes arguments s'appliqueraient à la province de Québec avec autant de force qu'à la Colombie-Anglaise. J'entends parler surtout de ma province et réfuter des divers arguments invoqués pour justifier la remise des élections en Colombie-Anglaise.

En 1904, plusieurs circonscriptions furent créées par le morcellement de divisions électorales plus étendues. Cette année-là, M. Fitzpatrick était ministre de la Justice, et il traita la question des élections différées. Il se proposait de retarder les élections dans plusieurs circonscriptions, non seulement en Colombie-Anglaise, mais ailleurs. L'ancienne division électorale de Burrard devait former les circonscriptions de Vancouver et de Comox-Atlin. Celle de Yale-Cariboo-Kootenay devait être divisée en deux, Kootenay et Yale-et-Cariboo. Dans l'Ontario, Algoma devenait Algoma-est et Algoma-ouest et on parlait aussi de la circonscription de Nipissing. Parlant des arguments qu'on invoquait alors, arguments qui découlaient surtout de l'impossibilité de se rendre dans toutes les parties de ces circonscriptions dans le délai fixé par la loi afin que l'élection ait lieu le même jour que dans les autres divisions électorales, M. Fitzpatrick tint le langage suivant qui semble renfermer toute la substance de son raisonnement:

Pourquoi certains groupes de citoyens seraient-ils privés de leur droit de vote? N'est-il pas juste de dire que, si l'état de choses qui existe à l'époque des élections est tel que plusieurs citoyens peuvent être privés de l'exercice de leurs droits d'électeurs, le président de l'élection aura le pouvoir de renvoyer à plus tard la date du scrutin?

L'honorable chef de l'opposition, dans cette circonstance et subséquemment, fit certains commentaires et je rapporterai exactement ses paroles:

Il faudrait une nécessité très forte, de fait urgente, pour remettre à plus tard une élection.

Nous nous accorderons tous sur ce point-là.

L'honorable député parlait de la province d'Ontario ; il a ajouté que les élections provinciales se faisaient le même jour dans ces circonscriptions et que c'était là une raison suffisante pour fixer à plus tard les élections fédérales. Heureusement qu'à cette époque, il y avait ici non seulement des libéraux mais des conservateurs qui se trouvaient grandement intéressés dans ces comtés d'Ontario. Ils réalisaient parfaitement la situation qui leur était faite ; ils désiraient faire jouir et cela dans la plus large mesure de leur privilèges, tous les électeurs ; ils avancèrent tous les arguments qu'ils purent trouver et démontrèrent au ministre l'état de choses qui existait réellement. Voilà pourquoi le ministre a retiré l'une après l'autre ses propositions, dans le cas, d'abord, de l'Algoma-est et de l'Algoma-ouest, puis dans celui de Nipissing, reconnaissant ainsi le principe d'après lequel toutes les élections devaient se faire le même jour, si les circonstances le permettaient, était juste.

Je parlerai maintenant de la Colombie-Anglaise et je citerai de nouveau les paroles du ministre de la Justice :

Quant à la province de la Colombie-Anglaise, je demanderais à ses représentants d'expliquer l'état de choses qui s'y développe à ce point de vue-là.

Malheureusement, il n'y avait pas ici alors quelqu'un qui fût au courant de ce qui se passait en Colombie-Anglaise, à l'exception des députés libéraux et, monsieur l'Orateur, je dis absolument la vérité en affirmant que surtout dans la circonscription électorale que je représente, les raisons invoquées au cours du débat furent inspirées par la connaissance que l'on avait que mon adversaire voulait faire remettre à plus tard cette élection, reconnaissant son impuissance à me vaincre dans une lutte loyale et ouverte. Cela me parut bien extraordinaire, en vérité, parce que les électeurs de cette division—sans distinction de parti—n'avaient pas demandé la remise à plus tard du scrutin, et qu'ils n'en avaient pas même manifesté le désir. En toute justice pour l'honorable député de Kootenay à cette époque, M. Galliher, je devrais dire que bien qu'il demandât la remise à plus tard de ces élections, d'après les arguments qu'il a invoqués alors, je ne crois pas qu'il avait besoin de ces retards quant à lui-même personnellement, mais qu'il a pris cette attitude pour favoriser un compagnon d'armes plus faible d'une division dans laquelle on se servait de cet argument. En quoi consistait ce dernier?

En résumé, le territoire était trop vaste pour permettre au président de l'élection de le parcourir pour y afficher les avis requis et distribuer les boîtes de scrutins; on disait encore que la topographie de cette division était telle que le président de l'élection ne pouvait parcourir tout cet immense district pour y afficher les avis voulus et pour distribuer les boîtes de scrutin dans la limite de temps fixé par le statut. Il m'est à peine besoin de dire que cet argument est très faible; nous savons parfaitement que le président de l'élection n'a pas besoin de visiter personnellement toutes les parties de cette division à cette fin-là. En réalité ce travail se fait par des agents, les députés, des compagnies de messageries, de télégraphe, par des rouliers, enfin ce fonctionnaire se sert de tous les moyens qu'il a à sa disposition; il s'agit simplement de mettre sur la route un nombre d'hommes suffisant pour accomplir ce travail par toute la division. Mais, pressé dans ses derniers retranchements, le représentant d'alors a

finalement résumé son argument comme suit:

Quant à ce qui me concerne personnellement, peu m'importe que l'élection soit remise à plus tard, mais on me dit qu'il est impossible de tenir le scrutin le jour même des élections générales et je sais que c'est impossible.

Nous voyons alors venir à la rescousse le député de Burrard à cette époque (M. McPherson), qui a invoqué des arguments en faveur d'une division dont il ne connaissait parfaitement ni la situation ni les conditions. Il a parlé des nouveaux camps miniers échelonnés sur une grande distance par tout le district; il déclara qu'il serait impossible d'atteindre en temps utile Barkerville et d'autres points éloignés. Toujours est-il que l'élection fut retardée en 1904.

Je représente la division d'Yale-et-Caribou que je connais parfaitement, de même que je connais sa population et l'état de choses qui s'y développe ; j'ai parcouru, en vérité, chaque pied de cet immense territoire jusqu'à son point le plus éloigné, c'est-à-dire Barkerville à Cariboo-nord; de ce point-là, dans l'impossibilité où je me trouvais, en 1904, d'atteindre Barkerville au temps prescrit, j'eus une conversation avec le député du président de l'élection, un libéral reconnu, un homme qui a voté contre moi—non pas que j'aie eu l'occasion de le blâmer de quelque façon que ce soit—mais cet homme-là m'a dit de la façon la plus positive qu'en 1896 les élections avaient eu lieu le même jour ; qu'il se trouvait alors à Barkerville, le point septentrional le plus éloigné de la division ; et les boîtes de scrutin avaient été distribuées à temps ; qu'il avait déposé son bulletin et qu'il s'était trouvé froissé de ce qu'on eût retardé l'élection.

Sur ce point, le peuple n'a jamais demandé la remise de l'élection à plus tard, et à mon avis, il aurait été impossible de faire signer par une douzaine d'électeurs, mêmes libéraux, une requête demandant ces retards dans les dates des élections de 1904 ou de 1908, tandis qu'il eût été possible de faire signer par la masse des électeurs, sans distinction de parti politique, une requête demandant que l'élection se fît le même jour.

En 1908, la loi des élections fédérales fut de nouveau modifiée, et l'on invoqua des raisons pour remettre à plus tard l'élection; on privait ainsi de leur droit de suffrage 7,000 électeurs de ma division. L'ancien député qui voulait conserver son mandat, parce qu'il sentait qu'il ne pourrait le garder autrement, vient d'invoquer les mêmes raisons. Il a trouvé, cependant, qu'il ne pourrait réussir en se servant même de ce moyen.

L'an dernier, la question revint sur le tapis et l'honorable député d'Algoma (M. Boyce) a proposé un amendement demandant que toutes les élections se fassent le même jour, et bien que sa proposition fût rejetée par les partisans du Gouvernement, je dois remercier l'honorable député (M. Boyce) qui a soulevé cette question ici même. Au cours de la discussion, le chef de la gauche a demandé au premier ministre ce qu'il pensait de cette question, et le premier ministre de répondre:

On me dit qu'il y a des provinces où il serait absolument impossible de tenir toutes les élections le même jour. Le député d'Yale-et-Caribou a dit que cela était impraticable dans la division qu'il représente.

Eh bien! je crois pouvoir démontrer hors de tout doute que le représentant d'Yale-et-Caribou (M. D. Ross) avait des raisons personnelles de désirer la remise de l'élection à une date ultérieure et je ne crois pas que le premier ministre se soit appuyé sur une bonne autorité, dans la circonstance en question. Quoi qu'il en soit, M. Macpherson s'est levé pour prendre part à la discussion et pour affirmer avec certitude qu'il était impossible d'atteindre toutes les parties de la circonscription d'Yale-et-Caribou dans le temps voulu, ajoutant qu'on éprouvait aussi beaucoup de difficulté à ce sujet dans Comox-Atlin. Qu'on me permettre de résumer l'argument invoqué par M. Duncan Ross. Il a prétendu d'abord qu'il n'avait aucun désir de retarder l'élection, sous le spécieux prétexte que si une fois les conservateurs étaient battus à plate couture aux élections générales, l'organisation libérale n'existerait plus, et que par conséquent, il n'obtiendrait pas autant de suffrages qu'autrement il en compterait. C'est un argument bien extraordinaire, en vérité, parce que si cette organisation libérale se dissout alors que les libéraux sont au pouvoir, qu'est-ce que vous pensez de l'effet moral produit par une grande victoire libérale sur l'organisation conservatrice? Le manque de sincérité d'un tel argument n'a pas besoin d'être démontré. Je ferais observer en passant que mon adversaire a admis qu'on avait compté en 1904, lors d'une élection partielle 1,000 votes de moins qu'il n'y en aurait eu à une élection générale. Cela ne démontre-t-il pas le mal qu'il y a de retarder une élection, si cette tactique a pour résultat de priver 1,000 citoyens d'exercer leur droit d'électeurs?

Mais M. Duncan Ross est allé plus loin en ajoutant qu'il faudrait trois semaines, du jour de l'appel nominal à celui de l'élection, aussi trois semaines, pour afficher les proclamations voulues dans certaines parties de la division. Il a dit encore que sur la ligne du Grand-Tronc-Pacifique dans le district de la rivière à la Paix, il y avait des colonies considérables qui ne recevraient les boîtes de scrutin que six semaines après les autres divisions. L'inconséquence de cet argu-

ment appert du fait qu'on ne donne aujourd'hui que dix-neuf jours pour le transport de ces boîtes.

Quant à cette colonie considérable qui s'est établie le long du Grand-Tronc-Pacifique et dont parlait M. Ross, j'ai ici une copie des états de l'élection pour les 161 bureaux de votation de cette division qui couvre une superficie d'environ 70,000 milles carrés, et je constate qu'on n'y a tenu que trois bureaux de votation. La totalité des votes donnés dans mon élection s'élevait à 6,518, et le vote total de cette région du nord dont il fallait se préoccuper, d'après M. Ross, n'est que de 18 voix dont 10 pour mon adversaire et 8 pour moi. Certes, je reconnais parfaitement qu'on devrait tenter tous les efforts possibles pour fournir à chaque électeur l'occasion d'exercer son droit d'électeur, mais je dois à nouveau faire allusion au manque d'exactitude qui marquait, au point de vue des faits, l'argument invoqué par le représentant d'Yale-et-Caribou à ce temps-là, parce qu'il n'y a pas eu de bureau de votation à Fort-George, où se trouvaient un nombre considérable d'électeurs.

Grâce à des avis mensongers et inexacts, cette élection fut remise à plus tard, contrairement aux désirs des meilleurs citoyens, dans le dessein évident de permettre à un partisan du Gouvernement de conserver son mandat.

Maintenant, bien que je croie qu'en 1904 on aurait pu atteindre tous les points de cette circonscription dans le délai fixé par la loi, je reconnaîtrai qu'en 1908, il aurait fallu un délai de douze jours de celui de l'appel nominal à celui de l'élection pour atteindre les parties les plus reculées au nord. Mais quels sont les faits? Le dixième parlement du Canada a été dissout le 17 septembre; les brefs ont été émis le 18 septembre, et les élections ont eu lieu le 26 octobre, ce qui donne un intervalle de 38 jours. Afin de rendre aux électeurs d'Yale-et-Caribou cette justice qu'on accorde aux électeurs du reste du pays, ces 38 jours accordaient au président de l'élection un temps suffisant pour expédier son travail dans tout ce territoire, même en comptant douze jours depuis celui de l'appel nominal jusqu'à celui de l'élection.

Qu'on me permette de revenir pour un moment sur les vues que le Gouvernement entretient sur ces questions, et de tâcher de m'assurer d'une manière précise de cette attitude. Parlant de la Colombie-Anglaise —et je crois que cela peut s'appliquer à la province de Québec—la division de Comox-Atlin est d'un accès des plus difficiles. Il y aurait plus de raisons pour retarder l'élection de Comox-Atlin que celle d'aucun autre district électoral. En 1904, M. Macpherson, alors représentant de Burrard, en demandant qu'on retardât les élections dans cette partie du pays, s'exprimait ainsi (Débats p. 7654, v.a.):

M. M. BURRELL.

Pour donner un exemple. Pendant la dernière élection, l'officier-rapporteur parcourut la circonscription de Burrard, telle que constituée à ce moment (la circonscription de Comox-Atlin est un peu plus vaste que celle de Burrard), et fut obligé de voyager cinq jours en traîneau à chiens. Il dut d'abord, chaussé de raquettes, précéder ses chiens pour leur battre un sentier dans la neige, afin d'aller faire la distribution des boîtes de scrutin. Ce voyage à l'intérieur prend environ quatorze jours. En quittant Nanaïmo comme centre de la circonscription de Comox-Atlin, c'était une impossibilité physique pour lui, comme peut l'attester l'honorable député de Victoria (M. Earle), d'atteindre le camp de Surprise ou Atlin en moins de 14 jours.

Tel est le raisonnement que M. Macpherson employa, et qu'il fortifia en ajoutant qu'il faudrait un aéroplane pour arriver au temps voulu dans ces parties éloignées du district. Il va falloir en rabattre de ces assertions, car je dirai à la Chambre que même en hiver, les élections provinciales ont eu lieu le même jour dans ces différentes circonscriptions. Il est vrai que Comox-Atlin est d'accès plus difficile que Yale-et-Caribou, et beaucoup plus difficile encore que Kootenay, et l'argument de l'honorable député de Kootenay (M. Galliher) en faveur de l'ajournement de l'élection n'était pas fondé.

Je ferai observer qu'une élection partielle a été tenue tout récemment à Comox-Atlin, et qu'en vertu de cette élection—si le terme est propre—l'honorable ministre du Revenu de l'intérieur (M. Templeman) a pu reprendre son siège à la Chambre. Il s'est écoulé, pour l'élection générale, 38 jours entre l'émission du bref et le scrutin. Comme tout le monde savait qu'il devait y avoir une élection générale, certains préparatifs existaient. Mais personne ne savait qu'il devait y avoir une élection à Comox-Atlin, lorsque fut décrétée l'élection partielle qui valut au ministre du Revenu de l'intérieur le siège qu'il occupe maintenant. L'opinion était complètement dans l'ignorance à ce sujet. Je n'insinue pas que la même ignorance existait entre le ministre (M. Templeman) et l'honorable député qui a démissionné et quelques amis intimes. Mais la masse des électeurs ignorait qu'une élection aurait lieu, et je crois même qu'on ne savait pas au juste quelle circonscription offrait une victoire assurée au ministre.

Il était donc d'autant plus raisonnable, plus naturel et plus nécessaire que l'élection dans cette vaste circonscription de Comox-Atlin, si graphiquement décrite par M. Macpherson, reçut le plus de publicité possible. Mais qu'arriva-t-il? Permettez que je rappelle une série de questions que j'ai posées au Gouvernement au sujet de l'élection à Comox-Atlin, et que je retrouve dans le hansard du 8 février dernier:

1. Quand le 10e Parlement a-t-il été dissous?
2. a) Quand les brefs de la circonscription

électorale de Comox-Atlin ont-ils été lancés dans les élections générales pour la 11e législature? b) Quelle date a été fixée pour l'appel nominal? c) Quelle date a été fixée pour le scrutin?

3. a) A quelle date ont été émis les brefs pour la vacance survenue dans Comox-Atlin?

4. Quel est le nom et le domicile du président de l'élection?

5. a) Ce fonctionnaire a-t-il été notifié de sa nomination par télégramme? b) A-t-il reçu une dépêche télégraphique lui enjoignant de préparer la proclamation avant que le bref pût lui parvenir?

6. Dans l'affirmative, quel ministre ou fonctionnaire a expédié cette dépêche?

Voici les réponses que j'ai obtenues à ces questions: que le bref fut émis le 22 janvier 1909; que le président de l'élection fixa le jour de l'élection et du scrutin, et qu'en conséquence le Gouvernement n'avait rien à y voir. (Naturellement, il est certain que le ministre du Revenu de l'intérieur (M. Templeman) avait beaucoup à y voir, et que ni le secrétaire d'Etat ni le greffier de la couronne en chancellerie ni personne d'autorisé n'avait télégraphié d'instructions). Analysons maintenant cette déclaration. L'élection à Comox-Atlin eut lieu le 8 février, et le scrutin fut fixé au 20 du même mois. De sorte qu'il s'est écoulé 29 jours entre la date de l'émission du bref à Ottawa et le jour du scrutin, soient 9 jours de moins que le temps alloué pour l'élection générale. M. Macpherson nous a dit, je le répète, que cette circonscription est des plus difficiles d'accès, et qu'il faudrait une machine à voler pour atteindre promptement certains endroits habités par les électeurs.

Il me semble donc que le Gouvernement doit accepter l'une ou l'autre de ces deux conclusions: soit qu'il admette la possibilité, à cause du présent cas, de tenir l'élection dans toutes les parties du pays le même jour, soit qu'il admette avoir voulu délibérément priver de leur droit de suffrage à Comox-Atlin ceux que le ministre de la Justice a désignés comme des groupes d'hommes qu'il ne serait pas juste de priver de leur vote.

Un mot encore sur la réponse que le Gouvernement m'a donnée. Le secrétaire d'Etat (M. Murphy) déclara que "ni le secrétaire d'Etat, ni le greffier de la couronne en chancellerie ni, autant que je sache, personne d'autorisé" n'a envoyé de télégramme. Voyons maintenant si nous pouvons concilier les choses. J'ai prétendu et je prétends encore que s'il existait un doute sur la possibilité de tenir l'élection dans aucune circonscription de la Colombie-Anglaise le même jour que le reste du Canada, une réduction de sept jours pourrait être effectuée en télégraphiant le bref. On nous a dit cependant qu'on n'a pas télégraphié. Je vais essayer de montrer ce qui est arrivé à Comox-Atlin. Le bref fut émis le 22 janvier. Il faudrait sept jours au moins avant qu'il ne parvienne au président de l'élection. Comme ce dernier habite à Prince-Rupert, il faudrait davantage. L'eût-il reçu même en decà de Prince-Rupert, il n'aurait pas pu l'avoir avant le 29 janvier. Il avait fixé l'élecion au 8 février. Mais l'article 87 de la loi des élections fédérales prescrit:

Cette proclamation est affichée dans tous les districts électoraux, au moins huit jours avant la date fiée pour la présentation des candidats, le jour de l'affichage et celui de la présentation des candidats n'étant pas comptés.

C'est-à-dire que la proclamation devait être affichée à Comox-Atlin le 29 janvier. Mais le bref avait été émis le 22 janvier, et si aucune dépêche n'a été télégraphiée, comme on nous l'a dit, il est parvenu le 29 seulement au président de l'élection, qui avait encore à préparer sa proclamation pour l'envoyer afficher dans toute la circonscription. La logique nous force à conclure que le Gouvernement a expédié son bref par télégraphe malgré ses dénégations.

Je traiterai à un autre point de vue la question des élections ajournées. J'ai déjà dit que la comparaison avec l'Angleterre ne tient pas debout, et je le répète. Nous comprenons qu'il est possible, jusqu'à un certain point, dans un pays nouveau comme le Canada, un pays en formation, un pays qui mérite et qui requerre sans cesse des dépenses considérables d'argent pour les entreprises publiques, d'influencer l'opinion des électeurs par la promesse de quelque grande dépense d'argent, quand les électeurs ont la certitude que ceux qui font cette promesse sont autorisés. C'est un moyen qu'emploient tous les partis. Le parti au pouvoir contracte l'habitude de faire des promesses. Dans une élection générale, il n'est pas trop sûr que le parti qui promet pourra remplir sa promesse. Mais dans une élection ajournée, comme en 1904 et en 1908, le Gouvernement ayant été réélu à une forte majorité, ceux qui étaient au pouvoir et, par conséquent, en état de remplir leurs promesses, ont fait des appels presque irrésistibles, en se servant de ce moyen, aux électeurs des nouvelles circonscriptions. Prenons, par exemple, l'élection de 1904, pour montrer à ceux qui désirent l'expansion et le progrès du pays, comme ils devraient favoriser l'abolition des élections ajournées.

En 1904, le Gouvernement fut réélu avec une majorité, je crois, de 66. L'élection avait eu lieu dans la Colombie-Anglaise, qui s'était prononcée entièrement pour le parti libéral. L'élection fut ajournée dans quelques circonscriptions. Pendant les trois dernières semaines de cette campagne, j'eus à lutter presque seul contre quinze des principaux libéraux de l'Ouest. Mon programme, la question du Grand-Tronc Paci-

fique, n'avait plus sa raison d'être, et je dus me contenter de faire appel à la fièreté des électeurs, au danger des fortes majorités—appel qui, depuis, a été justifié par la raison—et je leur demandai de juger l'élection selon ses mérites. Que me répondit-on? On n'employa pas le raisonnement, mais l'argument du plus fort. Des personnes très distinguées vinrent me faire la lutte dans mon propre village de Grand-Forks. Par exemple, M. W. W. McInnis, ancien gouverneur du Yukon, et plus tard candidat libéral défait à Vancouver. Il tonna contre l'inanité d'élire un candidat opposé au Gouvernement, et qui, par conséquent, ne pouvait rien obtenir pour ses commettants, tandis qu'il était si facile d'élire un candidat qui serait en mesure de leur procurer tout ce qu'ils désiraient.

Un autre personnage de marque qui s'y trouvait encore était le ministre du Revenu de l'intérieur, M. Templeman, qui fut assez aimable de ne rien dire de moi personnellement, excepté des choses agréables. Il déclara que j'étais un gentil garçon, mais détruisit l'effet de ce compliment en disant: A quoi sert de l'envoyer à Ottawa, si vous voulez que le Gouvernement s'occupe des besoins de votre comté? Ce raisonnement eut une telle influence dans mon village—et il ne faut pas trop en blâmer les gens—ce raisonnement, dis-je, débité avec toute la sincérité et l'éloquence dont l'honorable ministre est capable, eut une telle influence, que le candidat de l'opposition fut défait. L'honorable ministre leur avait promis un bureau de poste et bien d'autres belles choses s'ils élisaient un partisan du Gouvernement. Mais qu'ont-ils obtenu après quatre ans d'attente? Simplement un terrain pour le bureau de poste, et encore l'ont-ils obtenu six jours seulement avant mon élection, dans le mois de novembre dernier. Des orateurs, non pas de ceux que l'on compte parmi les gens sans influence, mais des hommes publics marquants ont invoqué à outrance et avec un effet désastreux, l'argument que la politique ne sert qu'à rapporter profit, et qu'il faut s'en servir comme tel. Leur devise est celle qu'exprime Hosea Biglow dans le quatrain suivant:

> My prudent course is steadied;
> I scent which pays the best and then
> Go into it bald-headed.

C'est-à-dire: Je ne me laisse guider ni par les principes ni par les hommes, mais je me range sans rougir du côté payant.

Lorsque nos amis passèrent dans la circonscription de Greenwood, il s'y passa des choses inouïes. Là encore le ministre du Revenu de l'intérieur monta sur le husting et dit entre choses (qu'il me reprenne si je me trompe) que si les électeurs jugeaient à propos, comme il en était assuré, d'élire un partisan du Gouvernement dans la personne de M. Ross, il (le ministre) consentirait probablement à venir passer trois semaines à Greenwood pour encourager les gens par sa présence.

L'hon. M. TEMPLEMAN: Ceci est sans doute une farce de l'honorable député, mais il a dit tout à l'heure que j'avais dit aux électeurs d'un certain village qu'il était inutile de l'élire parce qu'il n'obtiendrait rien du Gouvernement dans l'opposition à Ottawa.

Je défie l'honorable député de prouver qu'à aucune des assemblées auxquelles j'ai assisté dans son comté, j'aie jamais dit cela.

M. BURRELL: Naturellement, si mon honorable ami donne sa parole qu'il ne l'a pas dit, je dois, d'après les règles parlementaires, l'accepter. Mais je veux insister avec le plus de force possible sur le fait que je ne cite pas mes amis personnels en témoignage, mais les honorables amis de l'honorable député à Grand-Forks.

L'hon. M. TEMPLEMAN: Je suis étonné. Je n'ai jamais assisté à une assemblée politique à Grand-Forks.

M. BURRELL: L'honorable ministre dit-il qu'il n'est pas allé à Grand-Forks?

L'hon. M. TEMPLEMAN: Je n'ai fait qu'y passer avec mon sous-ministre pour visiter quelques mines; il n'y a pas eu d'assemblées publiques.

M. BURRELL: Je parle de l'année 1904.

L'hon. M. TEMPLEMAN: Je vous demande pardon alors.

M. BURRELL: J'espère que mon honorable ami comprendra que je ne veux pas le frapper en bas de la ceinture. J'ai dit clairement que je parlais de l'année 1904, et je suis convaincu que l'honorable ministre a, dans une assemblée publique, exposé la doctrine que je lui reproche. On peut considérer comme chose de peu d'importance la visite de trois semaines qu'il a faite à Greenwood, mais il a certainement parlé devant une assemblée publique à Grand-Forks et dans d'autres parties de mon comté, et il a répété des arguments de ce genre.

La Chambre me permettra de citer les paroles mêmes de mon adversaire dans une assemblée publique à Greenwood, deux jours avant l'élection. Je n'aime pas à parler de lui vu qu'il est absent. De mortuis nil nisi bonum. Ce qui veut dire qu'on ne doit dire que du bien des morts. Naturellement, M. Ross est mort politiquement, et si je rapporte ce qu'il a dit, c'est seulement pour établir mes prétentions.

A une assemblée publique que je tenais à Greenwood, j'ai fait à mon adversaire la courtoisie de l'inviter à parler. A mon étonnement, il a dit ouvertement aux électeurs que s'ils voulaient recevoir du Gouvernement des faveurs pour leur comté, en travaux publics ou autres choses, ils

n'obtiendraient pas ce qu'ils désirent en envoyant un ami du Gouvernement à Ottawa, mais que leur devoir était d'élire un ami du Gouvernement. J'ai répondu à M. Ross que j'avais bien souvent entendu énoncer cette doctrine dans l'intimité, mais que c'était la première fois que je rencontrais un homme assez audacieux pour la proclamer en public. Si mon honorable ami (M. Templeman) avait passé par une lutte aussi ardue que celle que j'ai subie en 1904, il aurait de la sympathie pour quiconque se trouverait placé dans la position où je me suis trouvé, et en dépit de toutes les influences généralement mises en jeu dans une élection différée, la majorité contre moi n'a été que de 161 voix.

Je suis heureux de saisir cette occasion d'exprimer ma gratitude envers les électeurs loyaux et dévoués de mon comté qui n'avaient absolument rien à gagner, mais qui comprenaient le devoir qui leur incombait et qui ont supporté notre cause jusqu'au dernier moment.

Je veux dire encore quelques mots au sujet de la dernière élection différée, alors que j'avais contre moi toutes les influences qu'un gouvernement peut mettre en jeu contre un candidat assez malheureux pour avoir à subir une élection qui a lieu après les autres. En 1908, un honorable ministre, (M. Templeman), est venu parler dans mon comté, mais les électeurs n'ont pas attaché beaucoup de poids à ses paroles, cette fois, et pour une bonne raison. Des orateurs très distingués du parti opposé sont aussi venus parler dans mon comté. Nous avons eu l'honorable Walter Scott, premier ministre de la Saskatchewan, mon ami distingué l'honorable ministre de l'Intérieur (M. Oliver), d'autres orateurs de l'Alberta, et un grand nombre d'hommes éminents de la Colombie-Anglaise qui ont réuni leurs efforts pour assurer ma défaite et celle des candidats conservateurs.

Occupons-nous d'abord du ministre de l'Intérieur, et je dirai de nouveau que je ne veux laisser entrer aucune animosité personnelle dans les remarques que je vais faire. Je veux discuter la question au simple point de vue des principes en jeu. Je suis certain que l'honorable ministre de l'Intérieur (M. Oliver), ne niera pas qu'il était présent à cette assemblée, ni qu'il a prononcé le discours dont j'ai ici un compte rendu publié dans l' "Inland Sentinel" à Kamloops, le 30 octobre 1908. Ce journal est un organe reconnu du parti libéral dans l'intérieur du pays, ou, dans tous les cas, dans le district de Kamloops. Ce journal contient un compte rendu très soigné du discours prononcé par le ministre de l'Intérieur (M. Oliver), compte rendu dont je veux lire un extrait. Le ministre a parlé comme suit:

Le peuple, aux élections qui viennent d'avoir lieu s'est déclaré en faveur de la politique de progrès du parti libéral, et cette question est ainsi réglée. Les libéraux sont au pouvoir et quel que soit le verdict que rendront les électeurs de Yale-et-Caribou, le résultat général ne sera pas modifié. Mais les électeurs de ce comté ont à décider s'ils sont en faveur ou non du développement de l'Ouest. Dans l'affirmative, ils devront voter pour M. Ross. S'ils ne veulent pas d'une politique de progrès, naturellement ils voteront pour M. Burrell et le Gouvernement devra se guider d'après leur verdict. Le ministre a fait remarquer que l'influence d'un membre du Parlement. . .

Je demande aux honorables membres des deux côtés de la Chambre de prendre note de cette doctrine.

. . .se mesure par le nombre de votes qu'il reçoit, et plus sa majorité est forte plus il a d'influence pour obtenir des faveurs du Gouvernement.

Si l'on donne à ces paroles leur signification la plus étendue, j'espère alors que le ministre de l'Intérieur n'oubliera pas quelle grande majorité j'ai reçue.

Mais le même journal a publié un article de rédaction au sujet du discours du ministre. En voici une partie:

Les dernières élections ont réglé la question de savoir si le pays sera gouverné par le parti libéral ou par le parti conservateur, et les électeurs se sont prononcés en faveur du maintien de l'administration Laurier. La lutte dans Yale-et-Caribou n'est pas cependant terminée et ne le sera que le 12 novembre. La question qui se pose aux électeurs de ce district électoral est celle-ci: maintenant que le pays a décidé de maintenir les libéraux au pouvoir, les intérêts de Yale-et-Caribou seront-ils mieux servis en envoyant à Ottawa un adversaire plutôt qu'un ami du Gouvernement, lequel serait vu d'un meilleur œil? Yale-et-Caribou a besoin de beaucoup de travaux publics; lequel des deux candidats réussira le mieux à obtenir du Gouvernement l'argent nécessaire pour faire ces travaux? L'avis de M. Burrell aura-t-il plus de poids auprès du Gouvernement que celui de M. Ross? C'est une question à laquelle les électeurs de Yale-Caribou sont appelés à répondre. S'ils désirent que le Gouvernement exécute dans leur comté des travaux publics qui nécessiteront une forte dépense d'argent, ils peuvent exprimer ce désir en élisant M. Ross par la plus forte majorité possible.

C'est ainsi que l'on posait la question dans Yale-et-Caribou. Venons maintenat à la ville de Vernon. Je tiens à la main le journal " Okanagan ", l'organe semi-hebdomadaire du parti libéral dans la grande vallée de l'Okanagan, numéro du 4 novembre. Ce numéro contient un compte rendu d'un discours prononcé par le ministre dans cette ville. En voici un extrait :

Le développement de l'Ouest canadien a été la grande œuvre du Gouvernement, et cette bonne ville de Vernon, de même que les beaux établissements dans la vallée de l'Okanagan sont des preuves du succès de la politique du Gouvernement pendant les derniers dix ans.

Si j'en avais le temps, il me serait facile de démontrer que pour chaque pouce de développement dans cette vallée dû à la direction ou à l'aide du gouvernement, il y a plusieurs pieds dus à l'aide du gouvernement provincial. Cependant à ce sujet je vais citer une partie d'un article de rédaction de ce journal qui se lit comme suit:

M. Ross a, cependant, toujours eu la plus haute conception, le meilleur idéal des devoirs qu'il doit à ses électeurs, et c'est à peine lui rendre justice que de dire qu'il a éminemment réussi à faire comprendre au Gouvernement les droits de cette immense circonscription électorale. Sous le régime conservateur le Gouvernement n'a virtuellement rien fait pour cette circonscription en général ou pour la vallée de l'Okanagan en particulier. Aujourd'hui nous avons un excellent service de téléphone dans presque toutes les parties du comté.

Les honorables membres de la gauche apprendront cela avec plaisir, car l'autre jour quelqu'un a exprimé des doutes au sujet de l'existence d'un téléphone national dans ce district. Ce service téléphonique a été inauguré juste avant ma campagne électorale de 1904, et il a donné les résultats qu'on en attendait. On a fait aussi de grandes extensions de ce service téléphonique juste au moment de l'élection de 1908. L'article continue :

Le service des postes a été amélioré de 100 p. 100. On a construit des édifices publics en rapport avec le développement et l'importance de Vernon et autres villes.

Je veux montrer quelle est la portée de cette remarque sur toute la question des élections différées. Le journal et mon adversaire prétendaient que le Gouvernement travaillait beaucoup dans l'intérêt du comté, ce qui n'empêche pas que le comté attendait la construction promise de cet édifice, bien que l'article semblait dire que l'édifice était construit. J'ai devant moi un autre numéro du même journal, daté le 21 octobre.

Vernon a une population de 3,500 âmes et les recettes des douanes s'élèvent à $35,000. Il y avait longtemps qu'elle demandait la construction d'un édifice public, et le 21 octobre, on lut dans les journaux une annonce demandant des soumissions pour la construction d'un édifice. Chose remarquable, c'est que l'annonce demandant des soumissions pour la construction d'un édifice public à Vernon, portait la date du 20 octobre 1908, à Ottawa, et que le journal de cette ville la publiait le lendemain, avec le texte complet des blancs de soumissions et une belle photographie de l'édifice projeté. J'appelle surtout l'attention de la Chambre sur la photographie de ce magnifique édifice pour la construction duquel on a demandé des soumissions quelques jours seulement avant mon élection. L'article est écrit en gros caractères.

M. M. BURRELL.

On demande des soumissions pour le nouvel hôtel des postes. Il coûtera entre $30,000 et $40,000.

Ainsi qu'on pourra le voir par l'annonce publiée dans une autre colonne ,le département des Travaux publics demande des soumissions pour la construction du nouvel hôtel des postes et d'un nouveau bureau de douanes dans cette ville..... Le nouvel édifice sera à trois étages et construit en briques avec parement en pierre. On estime que l'édifice coûtera, lorsqu'il sera terminé, entre $30,000 et $40,000, et qu'il sera un ornement pour notre ville. Une chose certaine, c'est qu'il sera beaucoup supérieur à tout autre édifice public dans Vernon si non dans tout l'intérieur du pays.

L' "Okanagan" a obtenu une photographie de cet édifice qui donne la dernière preuve de l'esprit de progrès du gouvernement Laurier. Nous reproduisons cette photographie plus bas. Les électeurs de Vernon doivent savoir qui l'on doit remercier pour cette belle construction. Grâce à un travail ardu et à la persistance de notre représentant dans le dernier parlement fédéral, M. Duncan Ross, qui a exposé au département les besoins que la ville avait d'un édifice de ce genre, ce dernier a réussi à obtenir que cet édifice soit construit dans le cours de l'année prochaine.

L'article se terminait comme suit:

Cet édifice fera honneur à notre belle ville; il fera honneur au gouvernement qui l'aura construit et à M. Duncan Ross, notre représentant qui, par ses infatigables efforts, a réussi à nous l'obtenir. Ce n'est là qu'une des œuvres méritoires qu'il a réalisées pour son district et il a droit aux remerciements de la population.

On le comprend, lorsqu'on bataille pour son parti sur les questions du jour, dans la mesure où cela est possible, au cours d'une campagne électorale pour une élection ajournée, on éprouve bien un certain sentiment d'aigreur quand on se trouve en présence de pareils agissements. A mon avis, il est légitime de demander à ses concurrents de faire preuve de loyauté, au cours de la bataille électorale. A mon sens, pareils agissements sont inexcusables et, chose singulière, bien que ce soit là la dernière manifestation de l'esprit de progrès du gouvernement Laurier et que personne n'ait pas désavoué cette promesse, voilà que, l'élection une fois terminée, personne ne songe à construire cet édifice ni à doter la ville de ce bureau de poste.

Monsieur l'Orateur, je dois vous signaler ici un fait; c'est que cet appel adressé au corps électoral ne répondit nullement aux vœux de mon concurrent et cela, pour diverses raisons. Une des raisons qui expliquent l'insuccès de mon concurrent est celle qui repose à la base même de mon argumentation: les citoyens des comtés de l'Ouest, de toutes nuances d'opinion, ont absolument désapprouvé l'ajournement des élections; à leur avis, ce délai n'est autorisé ni par les conditions ni par les faits. Au contraire il importe, à leurs yeux, que la loyauté préside à ces luttes électorales et

telle est l'attitude dont doit s'inspirer le Gouvernement.

Je désire adresser ici un appel au premier ministre qu'une regrettable indisposition éloigne en ce moment de la Chambre; car, je le sais, de concert avec ses collègues, il verrait d'un bon œil que les élections aient lieu le même jour, si rien n'autorise leur ajournement à une date ultérieure. Le premier ministre a certainement exprimé cet avis. Quant à l'élection de Comox-Atlin, j'ai prouvé que non seulement rien n'autorisait le Gouvernement à remettre l'élection à plus de douze jours après la date de la présentation des candidats, mais le Gouvernement s'est désarmé lui-même en faisant cette élection dans un moindre délai que celui fixé pour l'élection générale. A mes yeux, rien ne s'oppose à ce qu'on prolonge ce délai et qu'on ajourne le scrutin, pour tout le pays, disons à six semaines, après l'émission des brefs avant l'élection générale. J'en suis convaincu alors, non seulement il serait possible de faire toutes les élections le même jour dans toutes les provinces, mais cela pourrait se pratiquer aussi au Yukon; seulement, mon collègue le représentant du Yukon (M. Congdon) peut se prononcer, à cet égard, en meilleure connaissance de cause. Une des objections qu'on fait valoir contre la prorogation de délai avant les élections c'est que le pays demeurerait trop longtemps en proie à l'agitation et à la fièvre électorale.

Je le demande, est-ce qu'il milite quelque objection contre cette proposition? Au demeurant, dans les comtés de grande étendue où il nous faut faire une campagne électorale qui dure quatre, cinq ou même six mois, nous ne pouvons tout à fait nous ranger à cet avis. De puissantes raisons militent en faveur de l'établissement d'une date fixe pour le scrutin, comme cela existe aux Etats-Unis. Bien que l'établissement d'une date fixe puisse entraîner quelque modification d'ordre constitutionnel, l'adoption de cette réforme ferait disparaître, comme cela a lieu aux Etats-Unis, un grand nombre d'abus que j'ai signalés. Les députés de la droite prétendront peut-être, en réponse à cet argument, que cette forme d'élection ou cette forme du gouvernement n'a pas un caractère aussi représentatif que celle en vigueur au Canada et on ajoutera sans doute que, lorsqu'il surgit d'importantes questions aux Etats-Unis cette date fixe pour les élections n'est pas aussi favorable à la rapide évolution du sentiment public. En théorie, cet argument est fort plausible; mais dans son application, à quoi cette théorie aboutit-elle? Bien que notre gouvernement puisse faire une consultation populaire à tout moment et soit par là doué d'un caractère plus représentatif qu'il ne posséderait, si l'élection se faisait à une date fixe, je dois faire observer que dans plusieurs parties du Canada, on s'est plutôt appliqué à enfreindre cette théorie qu'à l'appliquer. Je vais citer deux employés.

Notre Gouvernement doit être l'interprète de l'opinion populaire et s'efforcer de constater l'état du sentiment public, s'il doit tâter le pouls du pays sur les questions importantes, et à titre de gouvernement représentatif, il a le devoir de faire cette constatation du sentiment public; or, si jamais au cours de l'histoire politique du Canada, il y a eu lieu d'appliquer cette théorie, c'est bien dans deux circonstances fort notables, alors qu'en réalité on l'a complètement mis au rancart: la première circonstance, c'est lors de l'adoption des bills d'autonomie, question sur laquelle le corps électoral n'a eu voix au chapitre et n'a pu exprimer son opinion que plus tard; l'autre circonstance se rattache à cette question même du Grand-Tronc-Pacifique. On le sait parfaitement, jamais cette grande mesure n'a été soumise au jugement du peuple. La Chambre en a été saisie au cours de la troisième session de la législature, puis il y eut une autre courte session, dans le but de ratifier la situation financière accordée à la compagnie; mais jamais le peuple n'a été appelé à se prononcer sur la question ni à approuver ou rejeter le marché administratif intervenu entre la compagnie et l'Etat.

Ici, je dois l'avouer, l'argument s'applique indistinctement à tous les partis politiques, dans une plus ou moins large mesure, car, malheureusement, de nos jours, la science politique se confond avec l'opportunisme politique; on s'efforce d'escamoter le vote populaire; car, aujourd'hui, ce sont les intérêts de parti qui dominent tout et les intérêts de l'Etat n'entrent plus en ligne de compte. Je livre ces réflexions aux sérieuses méditations de mes collègues.

Dans les comtés de grande étendue, par suite de cet état de choses ,nos populations demeurent en proie à l'agitation et à la fièvre électorale, pendant une longue période de temps, quelquefois pendant plusieurs mois. En réalité, le pays en général sait à quoi s'en tenir sur l'approche des élections. Si je voulais donner la preuve que le pays connaît les signes avant-coureurs d'une élection, il me suffirait de donner lecture de partie d'une lettre que j'ai sous les yeux et dont l'auteur est le premier ministre. Cette lettre, il l'adressait à mon concurrent, dès le 21 mars, bien que le scrutin n'ait eu lieu que le 26 octobre. Le destinataire est le secrétaire de l'association libérale de Yale-Caribou, et voici la teneur de ce document:

Ottawa, 21 mars 1908.

Mon cher monsieur,—Il paraît qu'on a convoqué une convention dans le but de faire choix d'un candidat libéral, au comté de Yale-et-Caribou. Il est consolant de voir que les libéraux de votre district font les préparatifs voulus en vue de la lutte électorale. La

fidélité au parti et l'enthousiasme manifestés par les libéraux de l'Ouest ont toujours été un sujet de consolation et un exemple réconfortant; aussi, j'en suis convaincu, mes amis de Yale-Caribou veilleront à ce qu'il n'y amis de Yale-et-Caribou veilleront à ce qu'il n'y ait pas de vide dans les rangs du groupe bie-Anglaise.

Le résultat de la lutte électorale donne à cette lettre une interprétation qui ne manque certainement pas d'ironie. En voici la fin:

Il ne m'appartient pas d'intervenir dans le choix des électeurs; il importe qu'ils conservent toute leur liberté d'action. Si toutefois il m'est permis d'exprimer un vœu, je puis vous donner l'assurance que nul candidat ne saurait m'être plus agréable, à moi et aux députés libéraux de la Chambre des communes, que notre ami Duncan Ross, le brave député actuel.

Bien sincèrement à vous,

WILFRID LAURIER.

En citant cette lettre, j'ai voulu établir que, si on s'oppose à ce que le Gouvernement accorde, six mois avant une élection, et cela en invoquant comme argument que l'opinion se trouve dans un état de perturbation, il faut convenir qu'en réalité, cette agitation de l'opinion publique règne bien plus longtemps que cela. Voici un autre argument. Tous les députés le savent, à la suite d'une deuxième session, il existe la possibilité d'un appel au corps électoral; à l'issue d'une troisième session, cette possibilité et cette perturbation de l'opinion publique s'accentuent, et après une quatrième session l'agitation s'accroît encore davantage au pays, résultat inévitable de l'approche de la consultation populaire.

C'est donc à tort qu'on prétend qu'un plus long délai jetterait le pays dans la perturbation et qu'il ne conviendrait pas d'accorder un délai de six semaines ou de deux mois, afin de mettre le corps électoral en lieu de discuter les grandes questions qui agitent l'opinion. J'en suis convaincu, cette perturbation de l'opinion publique ne serait l'objet d'aucune objection, soit de la part des députés, soit de la part des électeurs canadiens, si elle aboutissait à la mort des élections différées, à empêcher la perte des droits politiques subie par près de 30,000 ou 40,000 électeurs canadiens. En terminant mes observations, je vais emprunter une citation à un auteur bien connu qui critique notre régime politique, tel qu'appliqué aujourd'hui :

Dans la vie politique, tout repos, toute paix est impossible. Combattre, ou se tenir en embuscade, mentir, être aux aguets, se mettre à la recherche des pistes; dormir, un œil ouvert, le fusil à la main; regarder comme son ennemi tout individu qu'on rencontre, la main levée contre tout le monde, et la main de tous contre soi, voilà le sort de l'homme politique. Calomnié, dénoncé, traqué, provoqué et blessé—bref, il doit vivre comme un Peau-Rouge dans un désert sans sentier.

M. M. BURRELL.

J'en suis convaincu, mes collègues comprendront le côté tragique de la vie publique, telle que décrite dans cette citation. Remercions-en le ciel, ce tableau offre un côté plus riant; autrement, il serait insupportable le fardeau qui pèse sur ceux qui embrassent cette carrière, mus qu'ils sont par le sincère désir d'accomplr quelque chose dans l'intérêt du pays. Nous tenons à améliorer la situation et quiconque vise sincèrement à accomplir des réformes au Canada, acceptera de grand cœur le verdict impartial du peuple, soit que les électeurs lui confient leur mandat électif, soit qu'ils lui refusent ce mandat. Je crois avoir prouvé que ma proposition est susceptible de réalisation et que l'heure est venue de mettre fin à cet ajournement des électeurs. A mon avis, les abus manifestes résultant de cet ajournement des élections ont été surabondamment prouvés et, je l'espère, le Gouvernement, nonobstant le désir bien naturel qu'il éprouve de demeurer au pouvoir, verra jour à adopter, dans sa pleine teneur et dans son esprit, la proposition contenue dans cet amendement, et que tous nous pourrons d'un commun accord voter l'abolition de cet ajournement des élections. Cette réforme, après tout, est une simple mesure de justice en faveur des individus et elle est d'urgence, au point de vue de l'amélioration de la situation politique au Canada.

M. F. T. CONGDON (Yukon): Monsieur l'Orateur, l'honorable collègue qui a saisi la Chambre de l'amendement à l'étude (M. Burrell) nous a dit, il y a quelques jours, qu'il se proposait d'appeler notre attention sur la question de l'ajournement des élections et s'il est ici un député qui soit intéressé à la solution de ce problème, on en conviendra, c'est bien le représentant du Yukon. Non seulement au cours de cette législature, mais dans une législature précédente, le député du Yukon, par suite de l'ajournement des élections, a été obligé d'errer à travers les corridors de cet édifice, comme une pauvre âme cherchant l'entrée des Champs Elysées et n'obtenant son admission qu'après une attente prolongée. Quand l'honorable député m'annonça qu'il devait saisir la Chambre de cette question, je manifestai le plus vif intérêt et j'espérais qu'il présenterait sa proposition de manière à arriver à la solution pratique du problème hérissé de difficultés qui se dresse devant nous.

J'ignore si l'honorable député s'en est aperçu, mais l'amendement qu'il a proposé à la Chambre a complètement mis de côté la question de l'examen des élections du Yukon parce que, comme je l'ai compris, il se borne simplement aux provinces et le Yukon n'est pas encore une province du Canada.

M. BURRELL: Je l'ai fait parce que je ne connais pas bien l'état de choses au Yukon.

Il m'aurait probablement été difficile de le comprendre dans mon amendement, mais j'en ai parlé et j'ai dit d'une façon toute spéciale que je croyais que l'amendement comprenait ou comprendrait le Yukon. Quoi qu'il en soit, je désire déclarer que je suis parfaitement d'accord avec l'abolition des élections différées au Yukon.

M. CONGDON: A tout événement la résolution ne procurera aucun avantage au Yukon et ne donnera aucune des améliorations qui sont désirables dans les autres districts électoraux. La question de ces élections différées n'a rien à faire avec l'équité ou la justice; c'est simplement une question de considération géographique et s'il est possible que les élections dans un district quelconque puissent avoir lieu à la même date que les élections générales du Dominion, je crois que des deux côtés de la Chambre on reconnaîtra qu'il serait désirable qu'il en soit ainsi.

En ce qui a trait au Yukon, quand l'honorable député m'a parlé de cette question, il m'a semblé qu'il pouvait y avoir quelque moyen pratique de faire les élections dans ce district à la même date que les élections générales du Canada et, j'en ai la certitude, personne au Yukon ne serait plus content que moi si ce résultat pouvait se produire. Car sans aucun doute, l'intérêt est toujours beaucoup plus grand lorsque le résultat d'une élection n'a pas en vue le choix d'une personne ou d'une autre mais peut avoir une influence sur le sort d'un gouvernement. J'ai examiné les délais accordés depuis 1874 entre la date de l'émission du bref pour les élections générales et la date de la présentation des candidats pour les élections elles-mêmes et je crois qu'on admettra généralement que ces dates fixées, tantôt par un parti politique tantôt par un autre, sont des indications assez justes des délais qui doivent s'écouler entre l'émission du bref et les élections. Je constate qu'en 1878, il s'est écoulé 24 jours entre la date de l'émission du bref et la date de la présentation des candidats; en 1882, 26 jours; en 1887, 29 jours; en 1891, 22 jours; en 1896, 53 jours; en 1900, 22 jours; en 1904, 28 jours et en 1908, 38 jours. Ces chiffres donneront un délai moyen, que je crois raisonnable pour des élections générales au Canada, et qui comprend 30 jours entre la date de l'émission du bref et la date de la présentation des candidats.

Maintenant, à mon humble avis, il s'agit simplement de savoir si dans les différents districts où les élections sont différées, il est possible de procéder aux opérations électorales dans ce délai qui comprend trente jours entre l'émission du bref et la date de la présentation des candidats. En prenant en considération le délai de 38 jours, qui s'est écoulé entre l'émission du bref et la date des élections dernières, j'avais pensé un instant qu'il serait possible de procéder aux opérations électorales dans le Yukon en utilisant ce délai. Ce ne serait certainement pas possible avec la loi loi actuelle, mais, avec la permission de la Chambre, je me propose de présenter plus tard un amendement à la loi des élections générales du Canada, en vue de réduire la période de temps.

La loi actuelle ne s'occupe pas du tout de la possibilité d'une élection dans le Yukon en même temps que les autres. D'après la loi, il est absolument essentiel d'accorder une période de 21 jours pour permettre au bref de se rendre d'Ottawa à Dawson. Je crois que l'on pourrait diminuer ce délai de beaucoup en introduisant dans la loi une disposition pour que des communications télégraphiques fussent autorisées à ce propos, de même qu'on pourrait insérer des dispositions prévoyant des communications télégraphiques pour d'autres choses importantes. Mais comme il doit exister entre l'émission du bref et l'élection générale une différence de quarante jours environ, il est absolument impossible, suivant moi, de faire les élections du Yukon à la même date que toutes les élections du Canada. Pour moi, je dirai simplement à ce sujet que je serais très désireux de voir les élections se faire le même jour, mais il s'agit de savoir si la Chambre pense que la chose est désirable et si elle sera de cet avis quand la question lui sera présentée régulièrement en vue de modifier la loi des élections afin de prolonger le délai qui existe aujourd'hui entre la date de l'émission du bref et celle des élections générales.

L'hon. W. S. FIELDING (ministre des Finances): Monsieur l'Orateur, le principe des élection simultanées a été accepté depuis longtemps au Canada et je puis dire que nous l'acceptons comme un principe général. Chose surprenante, il n'est pas accepté de la même manière dans la mère patrie, où nous prenons habituellement nos modèles et je ne crois pas qu'on puisse alléguer quelque bon motif pour expliquer que ce principe n'ait pas été accepté en Angleterre. Là-bas, les facilités de transport, la densité de la population, les moyens de communication par la poste et le télégraphe, tout semble être fait pour faciliter des élections simultanées. Pour des raisons qui ont paru suffisantes aux Anglais, cette méthode n'a pas été adoptée, tandis qu'au Canada, avec nos difficultés nombreuses de communication, nous avons depuis longtemps constaté qu'il était possible de mettre à exécution ce principe sauf très peu d'exceptions. Avec nos conditions géographiques on pouvait parfaitement s'attendre à ce qu'il y eut quelques exceptions. Dans la résolution qui a été présentée par l'honorable député de Yale-et-Caribou (M. Burrell) il ne laisse place à aucune exception possible.

Je crois que nous sommes tous d'accord pour constater qu'à mesure que le temps

passe et que des villes éloignées du Canada sont rapprochées par des communications plus rapides et à mesure que les facilités de transport s'améliorent, il nous sera possible de supprimer quelques-unes de ces exceptions et de généraliser davantage le principe des élections simultanées en l'appliquant à quelques-uns des districts où ont lieu actuellement les élection différées. Mon honorable ami fait pourtant une affirmation et une déclaration qu'il n'y aura pas du tout d'exception. Il ne tiendra compte d'aucune condition géographique.

Je ne connais pas la Colombie-Anglaise aussi bien que mon honorable ami (M. Burrell) et je ne suis pas aussi familiarisé avec la topographie des différents districts électoraux dans lesquels les élections sont aujourd'hui différées, ou avec les facilités de transport qui y existent, mais je suis informé de bonne source que, même aujourd'hui, il serait difficile d'adopter sans exception le principe que l'honorable député a fait entrer dans sa résolution. Par conséquent il ne serait pas sage de la part de la Chambre d'adopter cette résolution, même si le but général que cherche à atteindre mon honorable ami, se recommandait de lui-même à notre attention.

Je suis obligé de m'opposer à cette résolution pour un autre motif. J'ai été plutôt surpris d'entendre mon honorable ami (M. Burrell) déclarer qu'il ne fallait pas considérer ce vote comme un vote de non-confiance, car si l'honorable député désirait demander un vote de non-confiance contre le Gouvernement le procédé qu'il a employé serait le plus efficace d'après nos usages parlementaires. Si nous reconnaissons aujourd'hui qu'il est nécessaire d'introduire quelques réformes dans cette question, alors il faut se demander quelle est la meilleure procédure à suivre pour effectuer cette réforme.

L'honorable député aurait pu présenter un bill pour faire disparaître de la loi des élections ces exceptions, ou il aurait pu inscrire au feuilleton un avis de motion—comme l'a fait mon honorable ami (M. Monk) au sujet d'une question qu'il considérait être d'intérêt général—dont la discussion aurait porté sur le sujet tout entier et aurait probablement jeté les bases d'un accord pour la présentation d'un bill réformateur. L'honorable député a présenté la question comme un amendement à la motion pour siéger en comité des subsides, de telle sorte que la Chambre a été enfermée dans le cadre de l'examen des mots mêmes de sa motion, sans qu'il soit possible de leur opposer un amendement.

D'après l'usage établi au Parlement, cette motion doit être considérée en réalité comme une motion de non-confiance. Je regrette que l'honorable député, pour lequel j'ai le plus grand respect en sa qualité de nouveau membre et de vieil ami—ait pris la mauvaise voie pour faire décider une réforme qu'il juge nécessaire. Je ne prétends pas un seul instant qu'il n'y ait pas lieu d'introduire quelque changement; je ne dis pas que la pratique des dernières années n'ait pas démontré que quelques-unes des exceptions contenues dans la loi des élections pourraient disparaître sans inconvénient, mais comme mon honorable ami a présenté ses vues sous la forme d'une motion de non-confiance, je suis obligé de demander à la Chambre de ne pas l'approuver.

M. F. D. MONK: (Jacques-Cartier): Pendant que l'honorable ministre (M. Fielding) parlait, je ne pouvais m'empêcher de penser à ces paroles:

Laissez les fous se disputer sur les meilleures formes de gouvernement, celui qui est le mieux administré est le meilleur.

L'expérience que j'ai acquise en cette Chambre m'apprend en effet qu'en de nombreuses occasions, les partisans du Gouvernement, ceux de la nuance la plus accentuée, ont proposé des amendements à la motion de siéger en comité des subsides et ont débattu des questions d'intérêt public sous cette forme de motion et nous avons vu les personnages qui siègent sur les banquettes ministérielles se lever et accepter gracieusement leurs motions.

Je me souviens qu'un partisan du ministre des Finances, qui représente actuellement un district de la Nouvelle-Ecosse, a proposé un amendement à la motion des subsides de la même manière que l'a fait mon honorable ami (M. Burrell) cet après-midi, et je crois, si ma mémoire ne me fait pas défaut, que le ministre des Finances lui-même, parlant au nom du Gouvernement, a déclaré que l'amendement serait accepté.

L'hon. M. FIELDING : C'était probablement une excellente motion.

Quelques DEPUTES: Très bien.

M. MONK: C'est précisément la question. Le Gouvernement ne considère certainement pas tous les amendements à la motion des subsides comme des motions de non-confiance, mais je suppose que cela dépend un peu de la couleur politique de l'honorable député qui présente la motion. Pour moi, je crois que la procédure adoptée par mon honorable ami (M. Burrell) est parfaitement convenable pour donner lieu à l explication de ce grief. Il se présente à la Chambre un grief qui existe depuis longtemps et j'espère qu'après l'éloquent appel qu'il a fait le Gouvernement prendra des dispositions pour mettre fin à un abus qui est devenu intolérable dans tout le pays.

Je prends simplement la parole pour signaler les abus dont nous souffrons dans la province de Québec où nous n'avons pas l'esprit de résistance que semble avoir le public de la Colombie-Anglaise. Nous avons dans la province de Québec les comtés de

Chicoutimi et de Gaspé qui, depuis la confédération, ont été en quelque sorte privés de leurs droits électoraux par le système qu'on y a mis en pratique de différer les élections. Je ne prétends pas qu'à un moment donné, en raison du manque de communication dans ces comtés, il n'ait pas été nécessaire de différer les élections, mais ces jours sont loin. Il pourrait être nécessaire dans ces comtés de nodifier les officiers rapporteurs avant les autres officiers rapporteurs, mais il ne peut certainement pas y avoir d'objection qu'il en soit ainsi.

L'approche d'une élection générale s'annonce plusieurs mois avant la date fixée pour la nomination; et même s'il était nécessaire d'avertir par télégramme les présidents d'élection dans ces comtés, le jour même que les brefs d'élection dans les autres comtés, je crois qu'on devrait le faire; car il resterait alors tout le temps voulu pour permettre de tenir l'élection dans Gaspé et Chicoutimi le même jour que dans les autres comtés. Ces deux comtés de la province de Québec ont besoin de travaux publics, de bureaux de poste, d'aide de l'Etat sous une forme ou une autre, et c'est ce qui fait que, depuis vingt ans il est entendu qu'on y élira des partisans du ministère. Dans ces comtés, on attend que le résultat des élections générales soit connu dans tout le pays, et ensuite on procède pour la forme, si je puis m'exprimer ainsi, à l'élection du candidat du Gouvernement.

M. TALBOT: Est-ce bien ce qui est arrivé dans la Colombie-Anglaise, l'année dernière.

M. MONK: Dans la Colombie-Anglaise, on paraît prendre une attitude différente, et c'est pourquoi j'ai parlé de l'indépendance des électeurs dans cette province. Il est bien connu de ceux qui s'occupent de politique dans la province de Québec, que personne ne songe sérieusement à poser sa candidature dans Chicoutimi ou dans Gaspé tant qu'on ne sait pas quel parti a été porté au pouvoir. Ces comtés, je le répète, ne sauraient se passer de travaux publics et d'aide de l'Etat sous les formes les plus diverses; et sous ce déplorable régime de patronage politique, malédiction de notre pays, ils ne sauraient obtenir ces travaux publics nécessaires qu'à la condition d'être représentés par des candidats du parti au pouvoir.

La règle est la même pour les deux partis; et c'est de quoi les électeurs de ces deux comtés ont dû tenir compte depuis l'établissement de la confédération. Est-il nécessaire qu'il en soit ainsi? Existe-t-il quelque bonne raison pour que les électeurs de ces deux grands comtés n'exercent pas leur droit de suffrage exactement de la même manière que les électeurs des autres parties du Canada, pour qu'électeurs tout à fait indépendants il ne leur soit pas permis de se choisir un représentant tout aussi indépendant qui soit leur interprète au Parlement.

Il a été avancé cet après-midi des raisons légitimant d'une manière concluante l'abolition du régime actuel. Il ne m'a pas été donné d'entendre le discours prononcé par l'honorable représentant du Yukon (M. Congdon), mais il paraîtrait que la même règle est applicable à la circonscription qu'il représente. Après tout, ils ne sont pas rares—et je suis de ceux-là—ceux qui pensent que l'élection générale devrait avoir lieu à date fixe; cela, sans gêner en rien la prérogative de la couronne de provoquer en tout temps une dissolution de la Chambre. Un tel régime, à mon avis, serait beaucoup moins de nature à perturber le pays. En tout cas, si l'ancienne pratique doit être maintenue et si toute dissolution de la Chambre doit être laissée à l'arbitraire du Gouvernement, je ne vois pas de raison pour que nous continuions de persécuter—c'est bien le mot—une certaine catégorie de nos électeurs.

L'hon. RODOLPHE LEMIEUX (directeur général des Postes): Je proteste de toutes mes forces contre l'affirmation que vient de faire l'honorable député (M. Monk), que depuis la confédération, le comté de Gaspé a été virtuellement privé du suffrage. Il n'en est certainement pas ainsi, comme le témoigne la discussion très rigoureuse que l'on a faite ici des articles du budget. Il est incontestable que le comté de Gaspé a eu ici pour interprète des représentants véritablement de son choix. Le parti de l'opposition dans le comté de Gaspé est plein de vie; je m'en suis très bien aperçu depuis 1896, qu'il m'a fallu à toutes les élections soutenir une lutte acharnée.

L'honorable député (M. Monk) n'est pas bien renseigné quant à la géographie du comté de Gaspé. Si la dissolution de la Chambre devait avoir lieu sur-le-champ, ou si elle avait eu lieu, disons, il y a un mois, il n'aurait pas été humainement possible de faire une élection dans Gaspé, et cela même en ne tenant compte que de la terre ferme. Il se trouve là un littoral de 250 milles de longueur, dépourvu de communication par chemin de fer; ou, si vous voulez, on est à y construire une voie ferrée, mais même lorsque cette voie sera terminée, les communications seront toujours difficiles. Ce parcours de 250 milles est coupé de vingt-cinq ou vingt-six rivières, quelques-unes très larges. A moins d'assurer au président d'élection l'usage d'un des steamers du Gouvernement, en vue du transport des boîtes de scrutin, des affiches et autres articles nécessaires, on ne peut s'attendre à ce qu'il parcourre cette distance dans le délai requis.

M. MONK: L'honorable ministre prétend-il que le trajet ne peut être exécuté sur la terre ferme dans le délai prescrit?

L'hon. M. LEMIEUX: Sur la terre ferme c'est à peine s'il pourrait être exécuté

en un mois, j'entends si le président d'élection fait son devoir, s'il détermine l'emplacement des bureaux de vote, affiche ses proclamations, fait la distribution des boîtes de scrutin, et ainsi de suite, à moins de se faire seconder par d'autres. Il y a trois municipalités dans le comté de Gaspé. Il s'y trouve trois palais de justice, trois prisons,—je dois dire qu'elles n'ont jamais d'occupant,—enfin tout le mécanisme de trois municipalités. C'est un très vaste territoire. L'honorable député (M. Monk) n'a visité que cette partie du littoral fréquentée par les touristes en été; mais dans cette autre partie, celle qui est desservie par ce qu'on appelle la route maritime, les communications sont très difficiles en toute saison. Or, ce n'est encore là que la terre ferme. Il faut aussi compter avec les îles de la Madeleine, éloignées de la terre ferme de 100 ou 200 milles. A cette saison-ci de l'année, il nous serait absolument impossible d'y faire une élection à la même date que dans les autres circonscriptions, à moins de télégraphier le texte de la proclamation, les instructions aux secrétaires de scrutin, et ainsi de suite. Mais même alors, que faire à l'égard des bulletins? Il n'y a pas d'imprimerie dans les îles de la Madeleine. Voudriez-vous qu'on adoptât la pratique suivie naguère dans le comté de Chicoutimi et qu'on se servît d'une boîte d'allumettes pour recevoir les bulletins, bulletins qui ne seraient pas imprimés mais écrits de la main des secrétaires?

M. MONK: Si la loi était modifiée de manière à ce qu'on fût libre de télégraphier les instructions voulues aux îles de la Madeleine, qu'est-ce qui s'opposerait donc à ce que l'élection se fît là-bas le même jour qu'ailleurs?

L'hon. M. LEMIEUX: L'honorable membre ne se rend-il pas compte des graves inconvénients de cette pratique? La date pourrait être télégraphiée erronément. On serait exposé à se tromper en transmettant par télégramme les noms des candidats. Il serait assurément très irrégulier de simplement télégraphier les instructions, les noms des candidats, etc.

M. MONK: Si j'insiste là-dessus, c'est que je me suis donné la peine de me renseigner auprès de gens établis dans cette partie du pays et plus bas le long du fleuve; et on m'a assuré que rien ne s'opposait à ce que l'élection eût lieu dans Gaspé le même jour qu'ailleurs.

L'hon. M. LEMIEUX: J'ai signalé certaines difficultés qui me paraissent très sérieuses. Si nous n'avions à nous occuper que de la terre ferme, je dirais qu'une fois le chemin de fer établi de Paspébiac à Gaspé, le trajet pourrait se faire facilement dans le délai voulu; mais tant que les îles de la Madeleine formeront partie du comté, il sera impossible de le parcourir d'un bout à l'autre dans le temps voulu, à certaines saisons de l'année. Lors de la dernière élection, j'étais absent le jour du vote, mais je sais que le président d'élection avait eu l'usage de deux steamers de l'Etat pour opérer la distribution des boîtes de scrutin aux îles de la Madeleine et sur la terre ferme.

M. MONK: L'honorable ministre sait qu'on les utilise parfois sans nécessité.

L'hon. M. LEMIEUX: Dans la circonstance en question, il était nécessaire de s'en servir, pour que l'élection pût avoir lieu le jour fixé dans la proclamation. D'autre part, ce n'est pas là un sujet de plainte de la part des habitants de Gaspé. Dès avant 1896 et depuis, les deux partis ont reconnu que l'élection ne saurait avoir lieu dans Gaspé à la même date qu'ailleurs. Au reste, personne ne s'en plaint. Je le répète, ce comté n'a pas été privé de l'exercice du droit de suffrage. Depuis l'établissement de la confédération il existe dans ce comité deux partis politiques fortement organisés. Le comté s'est prononcé pour les libéraux du temps même où les conservateurs étaient au pouvoir. Il se trouve qu'il a été élu un libéral depuis 1896, mais ce n'est pas à dire qu'il a été privé de l'exercice du droit de suffrage. Quant au comté de Chicoutimi-et-Saguenay, l'honorable député fait erreur, car lors de la dernière élection générale, le jour du vote a été le même pour cette circonscription que pour les autres.

M. MONK: Mais la loi autorise l'exécutif à différer l'élection.

L'hon. M. LEMIEUX: Si l'élection avait eu lieu en hiver, il aurait été impossible, j'imagine, de fixer pour le vote dans ce comté la même date que pour le reste du Dominion.

M. R. L. LAKE (Qu'Appelle) : La seule objection que les députés ministériels paraissent avoir à l'adoption de l'amendement proposé par l'honorable représentant d'Yale-et-Caribou, c'est qu'il se greffe sur la proposition faite à la Chambre de se déclarer en comité des subsides, et c'est ce qui interdit son acceptation par le ministère. C'est la représentation émise tant par le ministre des Finances que par l'honorable député du Yukon (M. Congdon). Celui-ci est même allé jusqu'à approuver la déclaration générale de principes contenue dans la résolution. Je ferai observer que le Gouvernement a déjà accepté des amendements à la motion invitant la Chambre à se déclarer en comité des subsides. J'ai moi-même, en 1905, proposé un tel amendement à la motion qu'avait proposé le ministre des Finances pour que la Chambre se formât en comité des subsides, et mon amendement a été accepté par le ministère et adopté par le Chambre. Ainsi donc,

l'objection avancée par le ministre des Finances à l'encontre de l'adoption de la présente résolution n'a aucun fondement solide.

L'hon. M. TEMPLEMAN (ministre du Revenu de l'intérieur): Je désire signaler brièvement une autre raison qui doit nous engager à rejeter cette proposition. Elle est ainsi conçue :

La Chambre est d'opinion qu'en vue d'assurer aux électeurs le plein exercice de leur droit de suffrage, l'élection générale devrait avoir lieu le même jour dans toute l'étendue de toutes les provinces du Canada.

Cela signifie, j'imagine, dans toutes les circonscriptions électorales du Canada. Pareille proposition ne devrait pas être adoptée, car elle est irréalisable. Il se trouve dans le Colombie-Anglaise trois circonscriptions pour lesquelles l'élection a été différée, à savoir: Kootenay, Yale-Caribou et Comox-Atlin. Je dois avouer qu'à l'égard de la circonscription de Kootenay, je ne vois pas pourquoi on différerait la date de l'élection. Lors de la dernière élection générale les candidats des deux partis auraient voulu que le président d'élection fixât le jour du vote dans Kootenay à la date indiquée pour les autres circonscriptions du Dominion; mais pour certaines raisons qui ont été signalées dans les journaux, comme, par exemple, la difficulté d'obtenir les listes d'électeurs, le président d'élection décida, contrairement au désir exprimé par le candidat libéral malheureux, M. Smith-Curtis, de remettre à plus tard la date du vote.

Je dis aussi que l'élection de Kootenay devrait avoir lieu en même temps que les autres, vu que c'est une circonscription relativement compacte, et que des chemins de fer conduisent à presque tous les bureaux de votation et que toutes les parties en sont d'un accès facile. Quant à Yale-Caribou, le représentant de ce comté est plus en état que moi de dire à la Chambre ce qui devrait être fait; mais dans la grande circonscription de Comox-Atlin que je représente, il serait tout à fait impossible de mettre à exécution les dispositions contenues dans cette résolution, et je suis convaincu que mon honorable ami n'a pas la moindre idée des difficultés qu'il faut surmonter dans ce district électoral. Je crois que c'est le plus étendu du Canada; il est presque aussi grand que toute la province d'Ontario—à peu près les trois-quarts. Sur une longueur de 900 milles et une largeur de 400 milles, soit une superficie d'environ 180,000 milles carrés, et surtout tout le long du littoral, on rencontre un nombre infini de petits établissements et il n'y a pas un seul chemin de fer dans la région. Les seuls moyens de transport sont les bateaux et les voitures, et souvent des équipages de chiens.

Il serait impossible de faire une élection dans Comox-Atlin, le même jour que les élections générales, à moins de mettre un intervalle de deux semaines entre le jour de la mise en nomination des candidats et le jour de la votation. Les brefs ont été émis à Ottawa le 22 pour la dernière élection partielle et je crois que l'officier-rapporteur les a reçus le 27; il y avait 12 jours entre la mise en nomination des candidats et le jour de la votation. Ce délai était trop court. S'il y avait eu plus d'un candidat sur les rangs, il est certain que le temps aurait manqué pour distribuer les boîtes de scrutin dans au moins une demi-douzaine de localités, les plus éloignées.

L'hon. M. FOSTER: Sont-elles arrivées à temps?

L'hon. M. TEMPLEMAN : Il n'y a pas eu de votation; l'élection s'est faite à l'unanimité.

L'hon. M. FOSTER : Avait-on fait des préparatifs pour les distribuer ?

L'hon. M. TEMPLEMAN : Oui; c'est une question de distance et de transport. La mise en nomination était fixée au 8 février et la votation au 20; la proclamation fut télégraphiée aux localités les plus éloignées. Il y a des bureaux de votation jusqu'à Télégraph-Creek, sur la rivière Skeena, à Adermere, 60 milles plus loin, à l'est d'Hazelton, aussi sur la rivière Skeena et à Cape-Scott, sur l'île de Vancouver, où un navire fait un service mensuel. On comprend la difficulté de distribuer des boîtes de scrutin dans toutes ces localités, dans un aussi bref délai. Je suis convaincu que 12 jours ne sont pas suffisants.

Mais heureusement qu'il n'y a pas eu de votation, car dans plusieurs endroits les électeurs auraient été privés de leur droit de suffrage, comme à Telegraph-Creek, par exemple, où il y en a peut-être 40. Le jour de la mise en nomination des candidats, l'officier-rapporteur avait trois navires de l'Etat à Prince-Rupert, prêts à partir pour distribuer les boîtes. Nous avions décidé d'envoyer un autre navire à Wrangel où des équipages de chiens attendaient pour recevoir les boîtes et les transporter à Telegraph-Creek. Des personnes qui connaissent bien le pays et les difficultés du trajet m'ont assuré qu'il ne peut pas se faire en moins de huit ou dix jours, dans les conditions les plus favorables.

Les communications sont plus faciles dans Atlin, mais sur la côte ouest de l'île Vancouver, certaines localités n'ont qu'un service hebdomadaire et d'autres qu'un service mensuel. A beaucoup d'endroits sur la terre ferme, comme à Bella-Bella et à Bella-Cooda, les navires ne se rendent qu'une fois par mois. Dans toutes ces localités il faudrait prendre des arrangements pour la distribution des boîtes de scrutin. Aldermere est à 60 milles d'Hazelton et il aurait été probablement impossible d'y envoyer les boîtes pour le 20 février. Il faut

donc donner à l'officier rapporteur un délai suffisant. Je ne crois pas qu'un seul député désire que son élection soit retardée. Pour ma part, je ne le désire pas et comme représentant de la circonscription où les communications sont les plus difficiles, je serais tout disposé à appuyer la proposition de la résolution si on en peut montrer la practicabilité de l'exécution.

Je ne puis rien dire de Yale-et-Caribou; son étendue est double de ce que prétend mon honorable ami, mais j'admets que la partie septentrionale est inhabitée. Mais après la construction du Grand-Tronc-Pacifique dans un an ou deux, il faudra installer des bureaux de votation à deux ou trois cents milles plus au nord que les plus éloignés qui existent actuellement. Même dans Yale-et-Caribou on aurait les plus grandes difficultés à surmonter pour faire l'élection en même temps que les élections générales.

Mais les mêmes raisons n'existent pas pour Kootenay, et je crois qu'à l'avenir l'élection dans cette circonscription aura lieu le même jour que les autres.

M. W. W. RUTAN (Prince-Albert): Vu qu'il a été souvent question, au cours du débat, de la circonscription que je représente, je crois devoir donner des explications sur ce qui en est. Je suis dans la même situation que l'honorable ministre (M. Templeman); il serait impossible de tenir l'élection de Prince-Albert le même jour que les autres, à moins de changer la loi de manière à prolonger le délai entre la mise en nomination et la votation. Je sais que l'officier-rapporteur désirerait beaucoup que cette élection eût lieu le même jour qu'ailleurs, mais en entrant dans les détails, il s'est aperçu qu'il y a des bureaux de votation à 500 milles de la ville de Prince-Albert, où on ne peut se rendre qu'avec des équipages de chiens, des bateaux et des portages, et que, par conséquent, la chose n'était pas possible.

On avait d'abord décidé de fixer la mise en nomination des candidats au 19 octobre et la votation au 26. Les formalités du 19 auraient été terminées à deux heures de l'après-midi; il aurait fallu ensuite faire imprimer les bulletins et les avis, préparer les boîtes, après quoi les sous-officiers-rapporteurs et leurs secrétaires auraient dû partir pour les localités éloignées du nord. Il y a des bureaux de votation à Beaver Lake, à Cumberland House, à Pas Mountain, au Lac LaRonge, au lac Montréal et à Pelican Narrows, tous à des distances variant de 250 à 500 milles. Il fallut deux jours et deux nuits, à partir de l'après-midi du 19. pour imprimer assez de bulletins pour ces bureaux de votation. Les sous-officiers-rapporteurs se mirent en route et personne n'osera prétendre qu'un homme peut avoir assez de force physique pour accomplir ce trajet et tenir l'élection en cinq jours, comme il aurait fallu le faire, si la votation avait été fixée au lundi suivant.

Les électeurs qui habitent ces régions éloignées réclament les mêmes droits que nous; il ne serait donc pas juste de faire ces élections le même jour que dans les autres comtés et je ne crois pas que nos honorables amis de la gauche soient sincères en demandant l'adoption de cette résolution. Les journaux de l'opposition ont répandu le bruit que j'avais accompagné l'officier-rapporteur, dans le but d'escamoter l'élection. Je tiens à déclarer ici que ces rumeurs sont absolument fausses. J'ai dit à l'officier-rapporteur que, si la chose était possible, je préférerais de beaucoup que l'élection eut lieu le même jour que dans les autres parties du pays, et la preuve en est que lorsqu'il fut décidé de retarder l'élection, au lieu de fixer la mise en nomination des candidats à une date postérieure à l'élection dans les autres comtés, elle a été fixée pour le jour même des élections générales, alors qu'il était impossible de connaître le résultat des élections dans le reste du pays. Il était donc impossible de tirer profit de ce retard inévitable, puisque le résultat des élections ne pouvait pas être connu dans ces régions éloignées, avant la votation.

Partout dans le comté, on a répandu le bruit que cette élection avait été retardée pour assurer ma victoire. Ce reproche de mes adversaires n'était pas fondé, puisque leur plus fort argument avant qu'il fût connu que l'élection serait retardée, était que le Gouvernement serait défait et que les conservateurs allaient revenir au pouvoir. Si quelqu'un pouvait tirer parti de ce retard, il me semble que les chances étaient aussi grandes d'un côté que de l'autre, d'autant plus que la mise en nomination des candidats a eu lieu avant que le résultat des élections, dans le reste du pays, pût être connu.

M. A. S. GOODEVE (Kootenay): A titre de représentant d'une circonscription dans laquelle l'élection a été retardée, je tiens à dire quelques mots. La question me paraît avoir été discutée à fond et les arguments de l'honorable député de Yale-et-Caribou (M. Burrell) m'ont paru logiques et convaincants. Je vois avec plaisir que tous ceux qui ont pris la parole après lui, admettent le principe de la résolution. Quelques-uns, cependant, tout en admettant le principe, ont donné diverses raisons pour ne pas appuyer la résolution, dans les circonstances présentes. Nous avons d'abord vu le ministre des Finances prétendre que voter en faveur de cette résolution équivaudrait à voter non-confiance dans le Gouvernement, et il a ajouté que cela ne s'est jamais fait.

L'hon. M. FIELDING: Je n'ai pas dit cela?

M. GOODEVE: Le ministre a prétendu que voter en faveur de cette résolution,

c'était exprimer un manque de confiance dans le Gouvernement. Or, j'ai ici un relevé d'un certain nombre de résolutions proposées par l'opposition comme amendement à une motion tendant à former la Chambre en comité des subsides et qui ont été acceptées par le Gouvernement:

Feuilleton, 1889, page 362, Tupper, responsabilité ministérielle.
Feuilleton, 1900, page 234, Russell, tarif de préférence.
Feuilleton, 1901, page 288, Davis, le C.P.R. et l'interprétation de la loi.
Feuilleton, 1902, page 421, Bourassa, embargo sur le bétail.
Feuilleton, 1903, page 125, Costigan, le Home-Rule.
Feuilleton, 1905, page 782, Armstrong, entrepôts frigorifiques.
Feuilleton, 1905, page 954, Lake, les fonctionnaires et les élections.
Feuilleton, 1908, page , Borden, accès aux originaux.

Dans tous ces cas, les amendements ont été acceptés et personne n'a prétendu que c'était un manque de confiance dans le Gouvernement. Puisque c'est apparemment la seule raison donnée par l'honorable ministre des Finances, j'espère qu'il peut maintenant accepter la résolution et demander à ses partisans de l'appuyer

Quant à l'honorable député du Yukon (M. Congdon), il s'est prononcé de façon non équivoque en faveur du principe du projet de résolution; tout ce qu'il semble regretter, c'est que ce projet ne s'étende pas au Yukon. Or, l'auteur du projet de résolution a expliqué que n'étant pas très au fait des choses de ce territoire, il n'a pas jugé à propos de l'inclure dans sa proposition. L'honorable député agréant le principe du projet, je suis sûr qu'il pourrait fort bien voter comme nous sur cette question, car une fois le projet de loi rédigé, ce serait chose facile d'en étendre les dispositions au territoire du Yukon. Voilà ce que j'avais à dire des arguments invoqués par les membres de la droite.

D'autre part, parlant de la circonscription de Comox-Atlin, dont il est le représentant, le ministre du Revenu de l'intérieur a fait observer que le délai actuellement prescrit à l'égard de l'élection générale n'est pas suffisant. Mais les dates précises que mon honorable collègue d'Yale-et-Caribou a données font voir qu'à la dernière élection générale, il s'est écoulé un délai de 38 jours entre l'émission du bref d'élection et le scrutin, tandis qu'à l'occasion de l'élection partielle, le délai n'a été, comme l'a dit l'honorable ministre, que de 29 jours. De son propre aveu, le bref fut émis le 22 janvier, le président de l'élection le reçut le 27, et l'appel nominal des candidats eut lieu le 8 février. Or la loi des élections veut que la proclamation soit affichée pendant huit jours francs, non compris le jour de l'affichage ni celui de l'appel nominal, avant que cet appel puisse avoir lieu. En ajoutant huit jours francs à la date où, de l'aveu du ministre, le président de l'élection reçut le bref d'élection, le 27 janvier, on verra que le délai n'était pas suffisant, puisqu'il n'était que de deux jours.

De plus, s'il faut en croire les journaux, le ministre aurait lui-même déclaré, au cours de la campagne électorale, qu'il n'aimait pas que l'élection de Comox-Atlin eût lieu après les autres. Il s'est donc virtuellement engagé là à appuyer notre proposition.

M. TEMPLEMAN: Je n'ai pas dit à Prince-Rupert autre chose que ce que j'ai déclaré ici aujourd'hui même. J'ai signalé la difficulté et l'impossibilité de tenir l'élection de Comox-Atlin le même jour que les autres.

M. GOODEVE: Je m'en tiens à la parole de l'honorable ministre; néanmoins , je me suis laissé dire qu'il n'a pas caché que pour l'élection eût lieu le même jour qu'ailleurs, il faudrait prescrire un plus long délai. Nous avons raison de solliciter l'appui des membres des deux côtés de la Chambre, puisqu'il ne s'agit que d'affirmer un principe et que tous les détails pourront être réglés dans le projet de loi qui pourra suivre le projet de résolution.

Pour ce qui est de l'importante circonscription de Kootenay, dont j'ai l'honneur d'être le représentant, je dois dire que tous, libéraux comme conservateurs, y sont fortement d'avis que les élections ne devraient pas être retardées. La meilleure preuve que j'en puisse donner, c'est la déclaration faite par le candidat libéral lors de la dernière élection, quelques mois avant le scrutin, il déclara en présence des délégués qui l'avaient choisi candidat, que nulle raison ne pourrait faire retarder l'élection de Kootenay. Interviewé par les journaux, il affirma de nouveau qu'à son avis la remise à plus tard de l'élection est un procédé vicieux en principe et injuste en pratique, et, se fondant sur ce motif, il donna aux gens l'assurance que l'élection de Kootenay aurait lieu le même jour que les autres. Mais il ne s'en tint pas à cela.

Quand les conservateurs m'eurent désigné comme leur candidat, le candidat libéral m'adressa une lettre de félicitations et réitéra encore une fois ce qu'il avait déclaré au public, savoir que rien ne pourrait faire différer l'élection de Kootenay et qu'elle devrait se faire en des conditions justes et équitables. Or, qu'advint-il? En dépit de ce que le candidat libéral avait déclaré tant à ses amis politiques qu'aux journaux, en dépit de ce qu'il m'avait écrit à moi-même, son comité voyant, par la tournure que prenait la campagne, que le courant de l'opinion était défavorable au Gouvernement, du moins dans les provinces de l'Ouest, dans la circonscription de

Kootenay notamment, chercha à maintes et maintes reprises à le convaincre de la nécessité de faire remettre l'élection à plus tard. Quelle raison le comité alléguait-il pour cela? Celle que l'honorable député de Yale-Caribou a indiquée en discutant les inconvénients que comportent les élections retardées, ce'st-à-dire que le seul espoir qui restât de remporter l'élection était de la renvoyer à une date où, le Gouvernement étant maintenu, l'on pourait tirer parti du prestige de la victoire libérale. L'attitude du comité eut pour effet de contraindre mon adversaire à la remise à plus tard de l'élection.

Au cours de la campagne électorale, je me suis plu, suivant en cela l'exemple des journaux conservateurs, à louer l'attitude que le candidat libéral avait prise au début, attitude qui, étant donné l'état aigu de la question en cette partie-là de la province, nous semblait être celle d'un homme d'Etat et d'un homme de cœur. Dans nos discours comme dans nos écrits, nous n'avons jamais manqué une seule occasion de le féliciter de l'avoir prise. Mais la première fois que je le rencontrai après que le comité l'eût convaincu de la nécessité de retarder l'élection, je ne pus m'empêcher de déclarer en présence de la foule assemblée que nos adversaires abusaient de leur situation au milieu de la campagne, c'est-à-dire qu'il n'était pas loyal de leur part, pour nous mettre dans l'embarras, de se soustraire à des conditions agréées par eux comme par nous-mêmes. Je dois dire que l'auditoire partageait ma conviction que le comité avait agi de la façon la plus déloyale.

Je ne mentionne pas ce détail dans le but de dévoiler certains incidents de la campagne électorale, mais uniquement pour faire voir à quel point le renvoi d'une élection peut être injustement préjudiciable au candidat oppositionniste. En cette circonstance-là, après m'avoir demandé la permission d'adresser la parole à la foule, le candidat libéral affirma encore à mainte et mainte reprise qu'il considérait le renvoi à plus tard de l'élection comme une injustice à l'égard de la circonscription de Kootenay; il déclina toute responsabilité en cette affaire et rejeta tout le blâme sur le Gouvernement. Il ajouta en outre que le jour même où j'avais été choisi candidat, il avait promis que l'élection ne serait pas retardée. C'est là-dessus qu'il se fonda pour leur demander de faire en sorte que le bref fût émis en même temps que les brefs des autres élections.

Le bref n'étant pas encore arrivé au moment prescrit, il expédia une dépêche où il disait qu'il y allait de son honneur en tant qu'homme public et que particulier, que l'élection eût lieu le même jour qu'ailleurs et que le bref fût émis sans délai. Malgré cela, dit-il, le bref ne fut pas émis assez tôt pour que l'élection pût avoir lieu le même jour qu'ailleurs, la raison alléguée pour excuser le retard étant que les circonstances n'avaient pas permis qu'il en fût autrement, quand, en réalité, c'était le Gouvernement qui détenait le bref dans le but de se ménager l'avantage de retarder l'élection de la circonscription.

Quel est à ce sujet le sentiment de la Colombie-Anglaise? Examinons la question à deux points de vue nouveaux. La Chambre se compose des 221 représentants de toutes les parties du Dominion; de ces 221 représentants, sept sont envoyées par la Colombie-Anglaise, l'une des plus grandes provinces de ce pays—pour le moins dire. Des sept élections qui ont eu lieu dans la province, trois ont été retardées, c'est-à-dire que les trois septièmes des électeurs de la Colombie-Anglaise se sont vus virtuellement privés de l'exercice de leurs droits politiques par ce retard. Il n'est donc pas étonnant que la population de cette province se montre indignée de la façon dont le gouvernement actuel en use à son égard, et qu'elle considère cette manière d'agir comme une injustice. C'est en cela qu'il faut voir l'une des principales causes de la défaite du Gouvernement. Mais il est encore un autre point qui me paraît intimement lié à celui-ci.

En retardant ainsi les élections, on fait injure à chacune des circonscriptions où elles ont lieu. Je m'explique. Dans la circonscription de Kootenay, que j'ai l'honneur de représenter, on sait qu'il existe des mines importantes; de plus, en ces dernières années, on a découvert que les grandes vallées qui environnent nos lacs se prêtent à la culture des fruits. Les chambres de commerce et les particuliers se sont imposé de grandes dépenses pour faire connaître les richesses naturelles de cette partie de la Colombie-Anglaise, ainsi que les avantages qu'elle offre à l'horticulture. Dans ce but, ils ont fait de la publicité par tout le Canada, dans la mère patrie et aux Etats-Unis; ils ont appelé l'attention sur ces richesses naturelles, et leur principal argument, c'est que non seulement ces régions-là sont propres à la culture des fruits de toute espèce et de la meilleure qualité, mais encore qu'elles se trouvent à proximité des débouchés, munies de bons moyens de communication par chemin de fer grâce auxquels on peut rendre les produits à leur débouché naturel des prairies de l'est: le Manitoba, la Saskatchewan et l'Alberta.

C'est dans ces circonstances-là que l'on a invité les gens à aller s'établir en cette partie de la province. Qu'est-il arrivé? Au moment où le pays entier s'occupait de l'élection générale, où chaque journal consacrait sa première page et ses articles de fond à la campagne qui se poursuivait; au moment où toute l'attention de la mère patrie se trouvait concentrée sur la bataille que se livraient les deux partis politiques qui se disputaient le pouvoir au Canada, on annonça que certaines parties de la Colom-

bie-Anglaise étaient munies de moyens de communication tellement pitoyables, qu'il était impossible d'émettre les brefs pour que les élections y eussent lieu le même jour qu'ailleurs. Cette manœuvre fut particulièrement préjudiciable à la circonscription de Kootenay et aux autres parties de la province où les élections furent remises à plus tard, et il faudra bien des années de rude labeur et faire des dépenses bien lourdes pour réparer le tort ainsi causé.

Je n'hésite pas à affirmer que les habitants de ces circonscriptions considèrent comme une injure que le Gouvernement ait ainsi retardé les élections: ils considèrent qu'en agissant de la sorte, le Gouvernement a détruit ce qui leur avait coûté des années de travail. Ce que je viens de dire de la Colombie-Anglaise s'applique en grande partie aux autres parties du Dominion.

Aux arguments si pleins de logique que mon honorable collègue de Yale-et-Caribou (M. Burrell) a invoqués, tout ce que je puis ajouter, c'est que nous avons été traités de façon injuste en ce qui concerne la publicité faite autour des grandes richesses naturelles de cette partie-là du Canada.

Le temps est venu de prouver à tout l'univers que nous avons de si bonnes voies de communications que les brefs d'élection peuvent atteindre, dans le délai fixé par la loi, tous les coins du pays. C'est là une question très importante qui nous concerne tous. Le Canada a dépensé de fortes sommes d'argent pour faire connaître ses ressources aux autres nations. Nous constatons que le ministre de l'Agriculture et le ministre de l'Intérieur ont fait des dépenses considérables pour l'immigration et la culture du sol, faisant connaître les richesses naturelles du pays et envoyant à grands frais des agents à l'étranger; cependant, à la veille d'une élection générale, au moment où nous avons l'occasion de nous produire, on se montre injuste envers certaines parties du pays en annonçant à l'univers qu'elles sont tellement rétrogades en ce qui a trait aux moyens de communication que les élections ne peuvent pas avoir lieu dans ces endroits en même temps qu'ailleurs. Je n'ai pas l'intention d'abuser plus longtemps des instants de la Chambre pour discuter ce sujet. Je crois qu'il a été traité avec impartialité et tout ce que je puis ajouter c'est que ce projet de résolution n'a pas été soumis en vue de remporter des avantages politiques. A mon avis, nous avons établi que le temps est venu où, de l'aveu unanime, les élections générales devraient avoir lieu le même jour dans tout le territoire du Canada.

Dans le moment, nous nous bornons à demander à la députation de déclarer que ce principe devrait être reconnu et, lorsque nous rédigerons le projet de loi, nous pourrons peser tous les arguments relatifs à certaines circonscriptions. Quant à la raison que le ministre du Revenu de l'intérieur a invoquée lorsque la loi des élections fédérales a été mise en discussion, en 1908, mon honorable ami le chef de l'opposition, traitant cette question, nous a demandé d'approuver le principe du projet de résolution en décrétant que, dans les circonscriptions où il était question de différer l'élection, la date de la proclamation serait fixée quelques jours ou quelques semaines plus tôt que dans les divisions électorales où l'on ne demandait pas tant de temps pour lancer la proclamation, mais le ministère a repoussé cette proposition. S'il l'eût adoptée, les arguments du représentant du Yukon et du ministre du Revenu de l'intérieur seraient dénués de fondement. Je ne connais rien qui s'oppose à la publication de la proclamation douze ou quinze jours avant la date du scrutin, dans ces circonscriptions éloignées. C'est pourquoi je demande aux membres de la Chambre de faire abstraction de leurs affiliations politiques et de se déclarer pour l'adoption du principe du projet de résolution tel que soumis.

M. RALPH SMITH (Nanaïmo) : Bien que je ne représente pas une circonscription où les élections sont différées, je suis peut-être tenu de me prononcer sur le sujet de la discussion, vu qu'il y a trois de ces circonscriptions dans la province où ce principe est reconnu. A la dernière session, lors du débat concernant les élections différées en Colombie-Anglaise, ainsi que mon honorable ami, le ministre de Revenu de l'intérieur, je croyais qu'il serait peut-être possible de fixer l'élection de Kootenay le même jour que l'élection générale. Mais je doutais beaucoup de la possibilité d'en faire autant dans Yale-Caribou, vu ce que je connaissais de cette division. J'étais absolument convaincu qu'à moins de faire subir à la loi électorale de profondes modifications qui s'appliqueraient à toutes les circonscriptions du Canada, il serait tout à fait impossible de pourvoir au cas de Comox-Atlin de la manière indiquée par l'honorable ministre. Depuis la Confédération à cause de la topographie de notre pays, les deux partis ont toujours jugé qu'il était nécessaire de retarder certaines élections. En Angleterre, ainsi que le représentant de Yale-Caribou l'a dit, malmalgré ses grands foyers de population, on a cru nécessaire, à certaines époques de différer quelques élections. Depuis la Confédération, la configuration géographique du Canada a toujours engagé tous les gouvernements à remettre l'élection dans certaines circonscriptions.

M. BURRELL : L'honorable député dit-il que j'ai prétendu que les accidents géographiques comptaient pour quelque chose dans la remise des élections. Certes, il doit savoir que les élections n'ont pas lieu le même jour en Angleterre à cause du principe du cens électoral qui permet à un citoyen d'exercer ses droits d'électeur

dans plusieurs circonscriptions où il réunit les qualités voulues?

M. RALPH SMITH: J'ai dit que la situation au Canada motivait mieux la remise des élections que l'état de choses qui prévaut en Angleterre. D'ailleurs, depuis la Confédération, tous les partis politiques ont suivi à cet égard la même ligne de conduite.

L'honorable député (M. Burrell) a appuyé toute sa thèse contre les élections différées sur les résultats bienfaisants qui, disait-il, en découleraient pour le candidat ministériel; cependant, il ne saurait y avoir de meilleure réfutation de cet argument que la présence de mon honorable ami parmi nous. Si les électeurs choisissaient un individu parce qu'il est le distributeur de la manne ministérielle et si une élection différée donnait au candidat du parti au pouvoir de grands avantages sur son adversaire, l'honorable député ne serait pas le représentant des électeurs de Yale-et-Caribou dans cette assemblée. Il aimerait mieux, dit-il, que les élections générales eussent lieu à une date fixe, ce qui signifie, entre parenthèses, que chaque législature serait élue pour un laps de temps déterminé. Or, ce serait là un projet de modification de la constitution anglaise que je ne suis pas prêt à approuver.

M. BURRELL: Je n'ai pas dit que je préférais ce système, j'ai simplement déclaré qu'il y avait du pour et du contre.

M. RALPH SMITH: D'après les principes de la constitution représentative anglaise que nous avons incorporés dans la loi organique de notre pays, la population canadienne peut chasser le Gouvernement du pouvoir lorsqu'elle croit avoir de bonnes raisons d'en agir ainsi. Une semaine après avoir confié le pouvoir à un parti, elle peut, grâce à l'élasticité des institutions anglaises, le lui enlever; mais aux termes de la constitution américaine, qui est moins démocratique, nos voisins élisent leurs représentants pour une période de quatre ans et, pendant ces quatre ans, les représentants ainsi choisis dirigent la nation soit que le peuple approuve ou blâme la politique du Congrès. Je suis absolument hostile à ce système.

Quant à la remise des élections, j'avoue qu'au Canada toutes les élections devraient avoir lieu le même jour, autant que possible. L'honorable député exige que je retire ma confiance au ministère parce qu'il a, à l'exemple de tous les ministères précédents, retardé l'élection dans quelques circonscriptions. Même en admettant que le ministère aurait eu tort d'agir ainsi, nous pourrions assurément remédier à la situation sans voter contre un budget qui, à d'autres égards, a tant contribué aux progrès matériels de la population canadienne. Même si je n'étais pas d'accord avec le ministère relativement à un article de son programme, article qui n'a certainement pas une grande importance lorsqu'on le compare aux autres, j'hésiterais beaucoup à me prononcer contre lui sur toutes les questions parce que je ne partagerais pas ses vues sur un sujet. Je crois que le présent débat engagera le Gouvernement actuel et les gouvernements à venir à diminuer le plus possible le nombre des élections différées.

Il y a un an, j'ai déclaré dans ces murs qu'à mon avis il n'était pas nécessaire de retarder l'élection dans Kootenay. Le représentant de cette circonscription (M. Goodeve) m'a appris que le candidat ministériel a blâmé la disposition de la loi relative à la remise de l'élection et déclaré qu'il préférait que son élection eût lieu le jour même des élections générales. On nous dit que la remise inutile et répréhensible de l'élection a engagé plusieurs électeurs de ces circonscriptions de la Colombie-Anglaise, à voter contre le Gouvernement. Si cela est vrai, il est évident que le parti libéral n'obéissait à aucun motif politique en retardant l'élection. Si les libéraux et les candidats ministériels de ces divisions électorales étaient opposés à la remise des élections, comment mon honorable ami peut-il prétendre qu'on avait un motif politique pour en agir ainsi? Je crois que la population de ces divisions est d'avis qu'on aurait pu décréter que les élections auraient lieu le même jour. Quant à moi, je pense que cela serait très difficile dans Yale-et-Caribou, serait possible dans Kootenay et impossible dans Comox-et-Atlin. Je suis persuadé qu'il y a des obstacles qui empêcheraient l'application de la règle des élections simultanées dans quelques circonscriptions pendant quelque temps encore, à moins d'une modification radicale de la loi.

L'hon. GEO. E. FOSTER (Toronto-nord): Il est certainement intéressant de remarquer que deux membres très intelligents de la droite, le ministre des Finances et M. Ralph Smith, ont réussi à se persuader qu'ils se sont mutuellement convaincus que cette question était une question de cabinet. Si le représentant de Vancouver a été convaincu par le raisonnement du ministre des Finances que le projet de résolution implique une question de cabinet, admet-il la conclusion qui en découle nécessairement, à savoir que toutes les motions proposées au moment où la Chambre est sur le point de se déclarer en comité des subsides mettent en jeu l'existence du ministère, et qu'adopter une motion semblable c'est voter contre lui?

M. RALPH SMITH: En réponse, je demanderai à l'honorable député s'il m'est permis d'exprimer une opinion sous la forme d'un amendement à la présente motion.

L'hon. M. FOSTER: Ce n'est pas là la question. L'honorable député a déclaré que l'une des raisons qui l'empêchaient d'appuyer le projet de résolution c'est qu'il ne voulait pas chasser du pouvoir un bon gouvernement, bien que la proposition énoncée dans cet amendement devrait être mise à exécution, si c'était possible. Le ministre des Finances m'a beaucoup surpris en parlant d'une manière aussi catégorique. Non seulement, il a dit que cette question était une question de cabinet, mais il a ajouté que le seul moyen de mettre en jeu l'existence du ministère c'était de proposer un amendement à la motion demandant à la Chambre de se déclarer en comité des subsides.

L'hon. M. FIELDING: C'est la manière la plus usuelle.

L'hon. M. FOSTER: Mais, ce n'est pas ce que le ministre a dit. Il a déclaré que c'était le seul moyen et, dans les termes les plus clairs dont il pouvait se servir, il a supplié ses partisans de repousser cet amendement, parce qu'il donnait lieu à une question de cabinet.

L'honorable député de Kootenay (M. Goodeve) a cité sept ou huit cas où l'on avait proposé un amendement à la motion demandant que la Chambre passât à l'étude des crédits, et où cette proposition d'amendement avait été acceptée par le Gouvernement et adoptée à l'unanimité, qu'elle eût été faite par un membre de la droite ou de la gauche. Il se présente de pareils cas presque à chaque session.

M. LENNOX: Il s'en est présenté deux au cours de la dernière session.

L'hon. M. FOSTER: En effet, comme le dit mon honorable ami, il s'en est présenté deux au cours de la dernière session. Il répugne au bon sens que l'on considère une proposition d'amendement absolument comme un vote de non-confiance et tout dans les traditions parlementaires s'y oppose. Une motion de non-confiance se définit d'après ce qu'elle contient. Si l'honorable député d'Yale-et-Caribou (M. Burrell) demandait que l'administration du ministre des Finances fût déclarée entachée de corruption et d'extravagance et, par suite, indigne de confiance, il présenterait évidemment une motion de non-confiance et il serait absolument indifférent qu'elle eût été présentée en amendement à une motion demandant que la Chambre passe à l'étude des crédits, ou comme motion directe. J'admets bien que si le ministère le désire, il peut déclarer une motion quelconque—motion de non-confiance et demander à ses partisans de la considérer telle.

En pareil cas, c'est aux indépendants qui siègent en arrière des banquettes de la Trésorerie, de décider si c'est un vote de non-confiance ou si ce n'en est pas un, et quelle attitude ils vont prendre à ce sujet.

On a soulevé une autre question; on a prétendu que l'amendement ne devait pas être adopté parce que certains détails en rendent l'application impossible tant que la loi n'aura pas été modifiée. Mon honorable ami (M. Goodeve) l'a dit, c'est tout simplement la déclaration d'un principe accepté, en somme, par le ministre des Finances, le ministre du Revenu de l'intérieur, le député de Nanaïmo, et tout les autres ministériels qui ont adressé la parole. Par conséquent, s'il y a des détails à régler avant que cet amendement puisse avoir effet, on pourra les étudier ensuite. La proposition dont il s'agit constituerait tout simplement une expression d'opinion de la part de la Chambre, un avis au Gouvernement comportant que le principe doit être reconnu et appliqué; ce serait à la loi d'intervenir ensuite et d'opérer le règlement des détails d'exécution relatifs au moment et à la mesure de l'application du principe.

Mais je désire signaler un argument dont l'honorable député de Nanaïmo a semblé tirer vanité. Il a dit que le député de Yale-Caribou (M. Burrell) était la preuve vivante que l'attitude qu'il avait prise n'était pas la bonne. Il est probablement vrai qu'une explosion de dynamite à proximité d'une homme est de nature à lui faire tort, mais qu'il peut arriver que le coup parte de façon à laisser indemne le sujet qui paraissait courir un danger imminent. L'honorable député (M. Ralph Smith) prétendrait-il que pour avoir échappé au danger il n'y a plus lieu d'être prudent et qu'on peut exposer un paisible citoyen de ce pays au danger d'une explosion de dynamite?

En ayant recours à une raison comme celle-là, l'honorable député de Nanaïmo n'a pas donné une assez haute idée de lui-même. Il peut faire mieux. Mais, cet après-midi, force lui était de trouver une raison de voter en faveur du Gouvernement et voilà pourquoi il a invoqué celle-là. S'il arrive qu'un comté reste insensible à l'influence résultant du renvoi d'une élection à plus tard et que, insulté de l'application continuelle de cette méthode, il décide de prendre le taureau par les cornes et de condamner ce principe par un vote enthousiaste, comment tirer de là une conclusion favorable au renvoi des élections à une date ultérieure? De ce que cela arrive de temps à autre va-t-on conclure qu'il faut quand même remettre les élections et perpétuer l'abus. Mais, en fin de compte, et mon honorable ami ne saurait prétexter ignorance, est-il convenable de remettre une élection quand il n'y a pas nécessité et d'alléguer ensuite ce qu'on allègue dans ces comtés-là? Voilà ce qui en est, et mon honorable ami est trop intelligent et trop honnête pour défendre un pareil procédé. Mais que pense-t-il de l'acte commis par son propre gouvernement? Connaissant leur comté, connaissant les bornes géographi-

ques de leur comté, le candidat libéral et le candidat conservateur convinrent qu'il ne fallait pas remettre l'élection, mais la faire tout de suite, honnêtement et librement. Le candidat libéral écrivit et télégraphia à son gouvernement de fixer l'élection pour le jour même où tous les électeurs du Canada seraient appelés à donner leurs suffrages. Mais votre ministre des Finances et votre premier ministre que vous craignez de blâmer l'envoyèrent paître en répondant: La lutte ne sera pas libre nous allons vous protéger en faisant de l'embarras, et nous allons en faire en remettant l'élection à plus tard. Mon honorable ami n'a rien dit pour condamner ce procédé. Il tient tellement à appuyer de toutes ses forces le ministre du Revenu de l'intérieur qu'il ne réprouvera pas cette mauvaise action de crainte de faire le moindre tort à ce ministre envoyé du ciel.

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

Reprise de la séance.

L'hon. M. FOSTER: Quand la séance fut suspendue, j'étais à étudier certaines raisons données par l'honorable député de Nanaïmo (M. Ralph Smith). Je l'écoute toujours avec plaisir et intérêt. Il a beaucoup d'expérience, il pense par lui-même. et semble très renseigné sur une foule de sujets. Je l'ai entendu exprimer les meilleurs avis dans cette Chambre. Naturellement, il est difficile de donner de bonnes raisons à l'appui d'une mauvaise cause, et j'attribue la faiblesse du discours qu'il a prononcé cet après-midi à la mauvaise cause qu'il avait défendue. L'honorable député de Nanaïmo a gagné ses épaulettes. Il a conquis son comté et il a su conserver sa conquête, Il est sorti vainqueur de plus d'un rude combat. Après l'élection de 1908, il est venu siéger ici revêtu des épaulettes qu'il avait gagnées. Je ne saurais en dire autant du ministre du Revenu de l'intérieur (M. Templeman). Celui-là n'a pas eu le même succès que le député de Nanaïmo. J'ai souvenance qu'en vertu d'une entente intervenue, il y a quelques années, on envoyait quelqu'un au Sénat afin de créer, dans cette Chambre-ci, une vacance qu'il devait remplir, et afin de lui permettre, par ce moyen, d'entrer dans le cabinet. Il y entra sans portefeuille, mais devint ensuite ministre au complet. Advenant l'élection de 1908, il alla, comme beaucoup d'autres honnêtes gens, affronter la colère du peuple, et le voici revenu parmi nous en vertu d'un autre arrangement. L'élu de Comox-Atlin, celui qui s'est battu, qui avait assumé tous les risques de la bataille, remporta la victoire et vint siéger ici comme un député bien authentique. Il paraît qu'il faut des sacrifices. Or, un sacrifice s'accomplit et, M. Sloan disparu, le ministre du Revenu de l'intérieur a aujourd'hui un siège dans cette Chambre. Voilà pourquoi je dis que l'honorable député de Nanaïmo, après avoir gagné ses épaulettes dans plus d'un rude combat, après avoir fait toutes les luttes qu'il a faites, toujours dans son propre comté doit trouver pénible la situation où il se trouve et n'appuyer que sur une haute conception de son devoir envers le public la loyauté qu'il met au service du ministre et de ses collègues.

Il avait droit d'aspirer à devenir ministre; il avait conquis sa position et il pouvait prétendre à de l'avancement, à l'occasion; mais on l'a méconnu et on a fait revenir le ministre du Revenu de l'intérieur dans cette Chambre au moyen d'un certain arrangement. J'ai écouté avec intérêt ce qu'a dit l'honorable ministre du Revenu de l'intérieur cet après-midi. Il nous a dit clairement que s'il y avait eu lutte dans le comté de Comox--Atlin, nombre d'électeurs auraient été privés de leur droit de suffrage. Avait-il pris des précautions par suite desquelles il était assuré qu'il n'y aurait pas de lutte? Supposé que, contrairement à son attente, il se fût trouvé dans ce comté un homme résolu qui aurait entrepris de faire la lutte, de l'aveu même de l'honorable ministre nombre d'électeurs eussent été privés de leur droit de vote. Par qui? Par lui-même. Avant son départ d'Ottawa, lui et son gouvernement avaient fixé exactement les délais, et il les avaient fixés de telle sorte, que si, dans le cours ordinaire des choses, une lutte s'était engagée, nombre d'habitants et d'électeurs de son propre comté n'auraient pas eu droit de vote. Cet après-midi, mon honorable ami déplorait ces choses-là. Il voulait que certaines élections fussent remises de crainte que les électeurs ne fussent privés de leur droit de vote. Cependant, lui et son gouvernement ont mis en action tout le mécanisme en vertu duquel des centaines d'électeurs de son propre comté n'auraient pu voter s'il y avait eu lutte. Il n'y a qu'un moyen de concilier les actions du ministre avec son prétendu désir de ne faire perdre le droit de vote à personne, c'est de supposer que, dès l'abord, quand on a fixé les dates et arrangé tous les rouages, il s'attendait qu'il n'y aurait pas de scrutin.

Venons-en maintenant à la prétention du directeur général des Postes (M. Lemieux).

Il déclare que, dans le comté de Gaspé, il était physiquement impossible de faire l'élection le même jour que l'élection générale, étant donné la situation actuelle. Quelles sont ses raisons? Que ce comté s'étend sur une distance de 250 milles. Mais cet obstacle n'est point insurmontable aujourd'hui, et le directeur général des Postes, lui-même, a fini par l'admettre, en disant qu'il serait possible de faire l'élection sur la terre ferme du comté de Gaspé le jour

de l'élection générale, mais que, dans certaines circonstances, cela serait peut-être impossible dans les îles de la Madeleine. Pourtant, ces îles sont reliées à la terre ferme par une ligne télégraphique à laquelle il ne manque rien. Il craint qu'on se trompe de date en envoyant un télégramme dans ces îles. Mais c'est la chose la plus simple au monde que de faire répéter un télégramme de telle façon que celui qui l'a envoyé sache qu'on l'a reçu exactement tel qu'il avait été expédié. Ainsi, de son propre aveu, il serait possible d'appliquer la loi générale. Au fond, que signifie tout cela? On accumule des objections subtiles et frivoles dans le but de conserver un système que tous seraient d'accord à abandonner, s'il était possible de s'en passer. D'un côté, qu'y a-t-il? Des subtilités, des difficultés auxquelles on donne pour cause la géographie des lieux, des difficultés matérielles, etc.; de l'autre, un grief reconnu, une lacune reconnue, une méthode évidemment défectueuse. Où est le député qui osera prétendre qu'il soit juste à l'égard des candidats de retarder une élection?

Je ne le crois pas. Dans une lutte où tout le pays est engagé, les hommes publics des deux partis entrent en lice, et les chances sont aussi égales qu'il est possible de les avoir. Chacun est libre d'argumenter et de chercher à convaincre les électeurs que son parti est le meilleur, que ses méthodes sont les seules bonnes et que ce parti, en toute probabilité, gouvernera le pays pendant les quatre ou cinq ans à venir. Tous sont sur le même pied. C'est aux adversaires en présence à s'efforcer de convaincre leurs auditeurs.

Mais si une élection est retardée jusqu'à ce que le résultat soit connu dans tout le pays, il ne s'agit plus de savoir quel qarti sera au pouvoir pendant les cinq ans à venir, et alors le lutte ne se fait plus dans des conditions équitables. Ne sommes-nous pas tous en faveur d'une lutte à armes égales ? Quel que soit le parti au pouvoir, prétend-il s'y maintenir par des moyens injustes ? Assurément non. Alors je dis qu'un des grands inconvénients de retarder certaines élections, c'est de rendre la lutte inégale, de favorisr un candidat au détrimnt de l'autre, et le favorisé est le candidat ministériel.

Ce système n'est pas seulement injuste pour les candidats, individuellement, mais il l'est aussi pour les partis. Supposons que dans une élection générale, le candidat ministériel, bien que de semblables moyens soient repréhensibles, disent aux électeurs : "Si vous désirez que des travaux publics soient exécutés dans votre comté, élisez-moi, car mon parti aura le pouvoir." Celui auquel il s'adresse le regarde en face et lui répond : "C'est ce qui reste à décider ; vous n'en savez rien, et nous ne tenons pas du tout à ce que votre parti reste au pouvoir. Le candidat du parti opposé monte à la tribune à son tour et refute les arguments de son adversaire en disant : "Votez pour moi, pour mon parti, pour les principes qu'il représente ; je suis convaincu que ce parti va recevoir l'appui des électeurs et que c'est lui qui va gouverner le pays pendant cinq ans."

Dans ces conditions la lutte se fait à armes égales. Mais si une élection est reretardée, qu'arrive-t-il? Un des partis est réduit à l'impuissance; il est privé de toute possibilité de vaincre, puisqu'il a à lutter contre un état de choses déjà connu et décidé. C'est pourquoi je dis que ce système est injuste pour les partis. Quelque avantage qu'un parti puisse en retirer momentanément, à la longue il en souffrira, s'il viole les principes de la justice. Un jour ou l'autre, le pays s'insurgera contre ces méthodes déloyales et le parti qui les aura employées, en sera la victime. Il vaut mieux pour tous, s'en abstenir.

Il y a d'autres raisons d'un ordre plus élevé. Les électeurs d'une circonscription où l'élection a été retardée, sont privés de leur privilège de se prononcer sur les questions du jour. Quelle est la doctrine sur laquelle repose tout gouvernement libre et responsable? Cette doctrine c'est qu'en réunissant en un seul tout les suffrages isolés, exprimés sur les divers points du pays, on arrive à détourner la politique qui prévaudra dans ce pays. Et partant, n'est-il pas essentiel que la lutte se fasse dans des conditions qui permettent à tout électeur d'exprimer son sentiment et de contribuer à la décision finale? Les élections retardées enlèvent ce privilège à l'électeur du parti en minorité; quand il veut faire valoir l'excellence de sa politique, on lui répond que la question est décidée; le pays est lié à une politique qui a été adoptée sans sa participation.

Qu'en résulte-t-il? De quoi avons-nous besoin dans ce pays? De circonscriptions apathiques et indifférentes ou de circonscriptions pleines d'esprit public et d'énergie? Est-il préférable que les discussions soient vives et animées, que toutes les énergies concourent à la solution des questions débattues? Il n'y a pas le moindre doute sur ce point. Mais en retardant une élection on élimine l'intérêt, on supprime la participation de l'électeur indépendant, en lui demandant de se prononcer sur une question déjà décidée; ce système tue l'esprit public dans cette circonscription, et partout dans tout le pays. Il n'est ni juste, ni avantageux. Il n'est pas juste, parce qu'il prive l'électeur de son privilège; il n'est pas avantageux, parce qu'à la longue, il tend à décourager l'esprit public.

Alors, sommes-nous d'accord sur ce point? Je demande à l'honorable ministre des Finances s'il trouve bien qu'un candidat se présente devant les électeurs d'un comté

et cherche à capter les suffrages en promettant des entreprises publiques et des faveurs ministérielles. Personne dans cette Chambre n'osera prétendre que c'est ce qui doit se faire. Même celui qui n'a pas d'objection à recourir à de pareilles tactiques, n'osera pas l'avouer publiquement et loyalement. Les question en jeu, la discussion de ces questions, les intérêts généraux du pays, tels sont les arguments qui doivent être invoqués dans une élection et c'est corrompre les électeurs que de les remplacer par des promesses de faveurs ministérielles, de dépenses des deniers publics, de privilèges, de travaux, etc. Ce sont autant de moyens répréhensibles et nuisibles que personne ne voudrait défendre dans ce vingtième siècle. Cependant, les élections retardées servent à perpétuer cet état de choses.

Dans une élection générale, les deux adversaires en présence sont sur un pied d'égalité, ni l'un ni l'autre ne peut dire que son parti sera au pouvoir et que ses principes triompheront. Mais dans une élection retardée, le parti vainqueur est connu, le Gouvernement dispose des faveurs; c'est lui qui distribue l'argent;il est en état de dire: Votez pour mon candidat, ou votre comté n'obtiendra absolument rien. Tel est, dépouillé de tout artifice, l'argument le plus communément employé. Il a déjà beaucoup de force quand il est employé au cours d'une lutte générale, quand tout le monde se bat le même jour, mais il en a dix fois plus dans une élection retardée, quand on fournit à un parti ou à un randidat l'occasion de dire: Nous sommes au pouvoir pour cinq ans; c'est nous qui distribuerons les faveurs, qui construirons les bureaux de poste, qui nommerons les employés, qui ferons tout et vous n'aurez absolument rien si vous ne votez pas pour moi. Le Gouvernement saura se montrer reconnaissant pour ses amis.

Mon honorable ami, le ministre des Chemins de fer et des Canaux (M. Graham) dit que la nature humaine est ainsi faite, et que tous les partis seront toujours mieux disposés envers leurs amis. D'autres expriment la même idée autrement, et la chose existe. Mais quand elle est mise si crûment sous les yeux des électeurs, surtout dans une élection retardée, même le sympathique et compatissant ministre des Chemins de fer et des Canaux n'osera pas en prendre la responsabilité.

Je maintiens donc qu'une élection retardée est funeste au pays et à la vie publique, en ce qu'elle augmente la puissance des pires arguments, en permettant à un homme de dire: J'appartiens au parti qui va distribuer les faveurs pendant cinq ans; élisez-moi et le Gouvernement fera de fortes dépenses dans votre comté.

Quelles raisons peut-on alléguer à l'encontre de cette résolution? Pas d'autres que celles qui ont été exposées cet après-midi: des difficultés géographiques à surmonter. Il faudra utiliser le télégraphe; dans certains cas, il faudra envoyer un courrier; dans d'autres il faudra faire ceci ou cela, pour que tout soit prêt pour le jour de l'élection. En quoi consistent ces difficultés? En des formalités, en des obstacles matériels qui seraient facilement aplanis, si le principe de la résolution était adopté.

L'honorable ministre du Revenu de l'intérieur (M. Templeman) nous a expliqué comment ces obstacles peuvent être surmontés dans Comox-Atlin qu'il nous a donné comme exemple d'une circonscription d'une énorme étendue. Il suffirait de préparer la proclamation quinze jours plus tôt. Cela peut se faire par une simple modification de la loi. Rien n'est plus facile. Si nous voulons appliquer le principe, nous arriverons facilement à applanir les obstacles.

Mais quand je songe aux explications données par mon honorable ami (M. Goodeve) je crains que la véritable raison de ces élections retardées, c'est que le Gouvernement y est favorable et ne veut pas se priver des avantages qu'il en retire. Il n'y a pas de mal à répéter ces explications, avant de passer à un autre sujet. Le candidat libéral dans Kootenay ne voulait pas que l'élection fût retardée; le candidat conservateur ne le voulait pas non plus; comme deux frères engagés dans une lutte courtoise et loyale ils convinrent qu'elle aurait lieu le même jour que dans les autres comtés. Le candidat ministériel télégraphie au Gouvernement qu'il veut que l'élection ait lieu à la date régulière. Il écrit: "Veuillez fixer l'élection à la même date que dans le reste du pays. Mais le Gouvernement refuse. Pourquoi. Non parce que la chose est impossible, mais parce qu'il veut nuire au candidat qui lui est hostile et avantager celui qui lui est favorable.

Tant que le Gouvernement sera dans ces dispositions il ne faudra pas s'étonner de voir le ministre des Finances se raccrocher à tous les expédients constitutionnels et autres et déclarer que voter en faveur de cette résolution c'est exprimer un manque de confiance dans le Gouvernement. Il n'est pas étonnant de voir le député si désintéressé de Nanaïmo (M. Smith) accepter la manière de voir du ministre des Finances et traiter la résolution comme une motion de non confiance. Je ne veux pas, dit-il, renverser un si bon gouvernement; il vaut mieux avoir mille élections retardées et tout ce qu'elles impliquent que de changer le Gouvernement.

C'est maintenant au Parlement de dire si nous devons consacrer un principe dont l'excellence est admise par tous pour nous occuper ensuite d'aplanir les obstacles qui en gênent l'application, ou si nous devons continuer l'ancien système qui ne fait

qu'approuver des difficultés que nous sommes maintenant en état de surmonter.

M. W. H. WHITE (Victoria-Alberta): Monsieur l'Orateur, j'ai suivi avec beaucoup d'intérêt les discours prononcés par les représentants des deux partis sur cette question des élections retardées. A entendre l'honorable député de Yale-Caribou, on pourrait croire que c'est toujours le candidat conservateur qui est lésé quand une élection a lieu après l'élection générale. Je représente un comté dans lequel c'est moi qui ai eu à souffrir, parce que l'élection n'a pas été retardée, ce qui a aussi eu pour effet de priver un grand nombre d'électeurs de leur droit de suffrage. Bien que l'honorable député de Yale-Caribou puisse s'imaginer qu'il pose la question franchement et impartialement, il ne faut pas oublier qu'il y a d'autres circonscriptions que la sienne, au Canada.

Il y a probablement des comtés aussi grands et aussi difficiles à parcourir que celui de mon honorable ami. J'ai l'honneur de représenter un comté qui s'étend depuis la ville d'Edmonton jusqu'au pôle nord. Je désire faire savoir à la Chambre que bien qu'il existe un établissement considérable de colons au nord de la rivière Athabaska, on n'a pas ouvert de bureau de vote au nord de cette rivière. Quelques-uns pourraient croire peut-être que le parti libéral voulait commettre une injustice en ne mettant pas de bureau de vote au nord de la rivière, et qu'il devait y avoir un motif pour cela, mais je veux faire remarquer à cette Chambre que le district d'Athabaska est représenté dans la législature provinciale par un libéral, et ce député a été élu sans opposition. Je crois connaître les électeurs de cette région mieux qu'aucun membre de cette Chambre, sinon aussi bien qu'aucun habitant du Nord-Ouest, et je ne connais pas un seul nom conservateur au nord de cette rivière. Je sais qu'il y a 300 électeurs dans cette région et qu'un bureau de vote a suffi pour enregistrer les votes. Les associations libérales de Fort-McMurray et de Fort-Smith ont demandé l'ouverture d'un bureau de vote, mais le Gouvernement n'a pas cru à propos d'en établir un. Bien que j'ai demandé moi-même avec instance, en ma qualité de candidat libéral dans la dernière élection, l'ouverture d'un bureau de vote dans cette rgéion. Nous n'avons pu l'obtenir et le résultat a été qu'une grande partie des électeurs n'ont pas pu voter. Je regretterais beaucoup que la chose se répétât, et j'espère qu'à la prochaine élection les électeurs de cette région pourront enregistrer leur vote. A moins qu'il ne se produise de grands changements auxquels nous ne nous attendons pas, ces mêmes électeurs seront à la prochaine élection dans la même situation qu'ils étaient à la dernière.

Il est injuste, à mon sens, qu'un aussi grand nombre d'électeurs soient privés de voter, et je suis conséquemment fortement opposé à toute proposition de supprimer les élections différées à une date ultérieure, lorsqu'il y a des électeurs dans les parties éloignées d'un comté auxquels on ne donne pas l'avantage de voter. Mon adversaire à la dernière élection portait un grand intérêt à cette question. Son agent vint me dire qu'il espérait que le Gouvernement n'ouvrirait pas de bureau de vote dans cette partie du comté. Il a essayé de me faire accepter une entente, chose que personne ne m'avait autorisé à faire; il disait qu'il était impossible d'aller visiter cette partie du comté. Si un bureau de vote avait été ouvert à cet endroit, j'aurais eu un avantage considérable sur mon adversaire. Le député de la législature provinciale, qui était de mes amis, serait allé là surveiller mes intérêts, tandis que mon adversaire ne pouvait envoyer personne, et j'aurais certainement recueilli les votes. Si ces électeurs ne peuvent pas voter à la prochaine élection, je crois qu'ils seront très mécontents.

Je crois qu'on devrait leur donner l'occasion d'exercer leur droit de suffrage, et je leur ai promis que je ferais tout en mon pouvoir pour leur donner à la prochaine élection l'occasion d'enregistrer leurs votes comme les électeurs d'aucune autre partie du comté. J'ai seulement à ajouter que je voterai contre la résolution, dans l'intérêt des comtés qui souffriraient s'il n'y avait pas d'élections différées à une date ultérieure.

M. KNOWLES (Moosejaw) : Monsieur l'Orateur, comme il convient, je vais essayer d'être aussi court que possible, et je répondrai tout d'abord aux observations de l'honorable député de Toronto-Nord (M. Foster). Cet honorable député a consacré la plus grande partie de son discours à railler l'honorable député de Nanaïmo (M. Smith) et l'honorable ministre du Revenu de l'intérieur. Il a critiqué la manière dont cet honorable ministre a obtenu un siège dans cette Chambre. Il est vrai que l'honorable ministre a été défait par une petite majorité aux dernières élections, mais il est vrai aussi qu'on a employé pour le battre les moyens les plus méprisables. Pour ma part, comme ami du Gouvernement, je veux dire que lorsque nous nous rappelons les moyens que l'on a employés pour battre le ministre du Revenu de l'intérieur, celui-ci n'a rien perdu de notre estime, au contraire, nous l'estimons davantage.

Il est vrai, ainsi que l'a dit l'honorable député de Toronto-nord, qu'en 1906 le ministre du Revenu de l'intérieur a trouvé un siège dans cette Chambre par suite d'une vacance causée par la retraite de M. Reilly qui est maintenant sénateur. Les électeurs de la ville où demeurait le ministre du Revenu de l'intérieur ont été heureux de l'élire

en cette circonstance, comme ils l'auraient été de l'élire le 26 octobre dernier, si on ne les avait pas trompés; mais si l'on met en regard la manière dont l'honorable ministre du Revenu de l'intérieur et l'honorable député de Toronto-nord ont obtenu leurs sièges dans cette Chambre, je ne crois pas que la comparaison soit favorable à ce dernier. Je préfèrerais beaucoup être à la place du ministre du Revenu de l'intérieur qui s'est fait élire dans la ville où il avait vécu pendant plusieurs années, et dont il est un des pionniers, un citoyen reconnu et respecté, que d'être à celle de l'honorable député de Toronto-nord, qui, me dit-on, a commencé sa carrière politique dans un endroit appelé le comté de King dans la province du Nouveau-Brunswick, près de la mer. On me dit aussi qu'il est allé de là dans un autre comté; qu'il a erré ici et là jusqu'à ce qu'il trouvât un refuge dans le comté d'York.

M. AMES: Monsieur l'Orateur, je demande si ces remarques ont une relation avec la question soumise à cette Chambre.

Quelques VOIX: Assoyez-vous.

M. l'ORATEUR: Silence. J'entendrai ce que l'honorable député a à dire sur l'appel au règlement.

M. AMES: Je demande si les remarques de l'honorable député ont quelque relation avec la question qui nous occupe?

L'hon. M. FIELDING: Elles en ont autant que le discours de l'honorable député de Toronto-nord.

L'hon. M. FOSTER: Vous ne dites pas cela!

L'hon. M. FIELDING: Oui, je le dis.

M. AMES: Je base mon appel au règlement sur le fait que les remarques de l'honorable député (M. Knowles) ne se rapportent pas au sujet en discussion, et je demande votre décision.

M. l'ORATEUR: La motion qui est soumise à cette Chambre pour aller en comité des subsides, en est une qui donne une latitude considérable à la discussion. Il y a un amendement qui se rapporte aux élections différées, et comme j'ai donné à l'auteur de cet amendement beaucoup de latitude, il ne serait pas juste de ma part de restreindre les limites de la discussion pour les autres.

M. KNOWLES: Mon honorable ami (M. Foster) est allé ensuite à Saint-Jean, où il a été candidat. Il avait sans doute de bonnes raisons pour abandonner le comté d'York, mais il a mal fait évidemment d'aller à Saint-Jean, car il y a été battu par l'honorable M. Blair à une majorité écrasante. Mon honorable ami (M. Foster) a continué de rôder sur la terre cherchant. . .

Une VOIX: Qui dévorer?

M. KNOWLES: . . . un comté, et il finît par trouver le vieux comté d'Ontario-nord, dans la province d'Ontario. Il y eut pour adversaire un tout jeune homme, dépassant à peine la vingtaine, et mon honorable ami (M. Foster) avec tout son passé politique, je ne dirai pas à cause de son passé, car je veux être courtois, mais en dépit de son passé, avec toute son expérience, avec toute son habileté, avec tout son prestige comme membre éminent sinon le chef du grand parti conservateur d'autrefois, fut défait par le jeune George Grant.

L'honorable député (M. Foster) voulut se reprendre aux élections générales de 1904, et il alla à Toronto où tout candidat conservateur peut se faire élire, même mon honorable ami. Je comprends pourquoi mon honorable ami s'oppose aux élections différées, car il en a si souvent éprouvé le désagrément; pendant quatre ans son élection a été différée, et je n'ai aucun doute que les mots "élection différée" sonnent mal à son oreille. Mon honorable ami me permettra de lui rappeler que lorsqu'il était membre du gouvernement conservateur, il l'a été pendant onze ans, je crois, il y eut une élection générale en 1887, une autre en 1891 et une autre en 1896. Durant toute cette période l'honorable député a été un membre éminent du gouvernement conservateur, un ministre habile et très digne, je n'en ai aucun doute, autant que je puisse savoir. Mais à chacune de ces élections le gouvernement dont il faisait parti a différé certaines élections et il doit porter la responsabilité de ces retards. J'ai donc droit de dire qu'en appuyant la politique du gouvernement dont il faisait partie, il a admis que différer des élections n'est pas en elle-même une chose mauvaise, mais qu'il est nécessaire et à propos dans certains cas d'agir ainsi, car sans cela mon honorable ami n'aurait pas appuyé le gouvernement dans cette politique.

J'ai devant moi les statuts revisés du Canada de 1886, et j'y trouve dans la loi des élections la liste des comtés dans lesquels les élections doivent être différées. Ces comtés sont ceux d'Algoma, Gaspé, Chicoutimi et Saguenay, et, la Chambre le croira-t-elle, tous les comtés de la Colombie-Anglaise. Telle était la loi en vigueur lorsque mon honrable ami était membre du gouvernement, et il n'est que juste que nous en venions aujourd'hui à la conclusion qu'il n'a pas le droit de dire que le Gouvernement n'est pas justifiable de différer des élections.

Mon honorable ami (M. Foster) a parlé spécialement du cas de M. Smith Curtis, candidat libéral à Kootenay, qui désirait que l'élection se fît le même jour que toutes les autres dans le pays. Mon honorable ami nous a dit par deux fois, que deux candidats voulaient faire une lutte amie, comme entre deux frères, et qu'ils se sont

dit l'un à l'autre: Nous ne ferons aucune bassesse, nous allons faire une lutte loyale. En rapportant ce fait il voulait insinuer naturellement, que le Gouvernement avait voulu essayer de se servir dans la Colombie-Anglaise de méthodes déloyales, et je n'ai aucun doute qu'il a tenté de jeter du blâme sur le parti libéral au sujet de la manière dont il a conduit les élections dans cette province. Je lui dirai que nous n'avons pas besoin de ce côté-ci de la Chambre d'aller apprendre chez nos amis de la gauche comment faire les élections dans la Colombie-Anglaise. Un honorable membre a dit que lorsqu'une élection est différée il y a nécessairement une plus grande probabilité que les électeurs seront indument influencés à voter pour le parti au pouvoir. Ce n'est pas un compliment à faire au peuple de la Colombie-Anglaise. L'honorable député de Yale-Caribou a dit qu'en Angleterre les choses se font d'une manière différente, parce que les conditions sont différentes, et que les électeurs, ne sont pas, là-bas, susceptibles d'être influencés par le Gouvernement au pouvoir.

Réflexion faite, l'honorable député retirera, je l'espère, la comparaison odieuse établie entre ses commettants et les votants des Iles Britanniques; car j'en suis convaincu, les électeurs du Canada et ceux de la Colombie-Anglaise peuvent, tout aussi bien que ceux d'Angleterre, d'Irlande ou d'Ecosse, émettre un avis impartial et désintéressé sur les affaires politiques.

Je ne me souviens que d'une seule circonstance où les électeurs aient consenti à mettre au rancart les principes en honneur dans leur parti et à prêter leur appui au parti libéral, parce qu'il était au pouvoir: il s'agit de la récente élection complémentaire qui a abouti à la réélection du ministre du Revenu de l'intérieur (M. Templeman). Dans cette circonstance, les conservateurs de Victoria et de Vancouver, parfaitement dégoûtés des méthodes électorales adoptées par leur parti en octobre dernier déclarèrent catégoriquement: "Pour prouver que nous avons honte de ce système qui a tourné au déshonneur de notre parti, demandons le retrait de la candidature de celui qui brigue les suffrages populaires à Prince-Rupert. Si nous avons élu des conservateurs aux dernières élections, c'est que nous avons été trompés par une dépêche fausse; mais aujourd'hui nous sommes renseignés." Et la conséquence c'est que, contre ses propres désirs et grâce à la pression exercée par les conservateurs de Victoria et de Vancouver, cet homme dut retirer sa candidature. Ainsi, dans cette mesure-là même, ces électeurs réparèrent leur faute et rendirent cet hommage à l'honorable ministre. Le député de Toronto-nord (M. Foster) a voulu nous persuader que le député de Nanaïmo (M. R. Smith) s'était pour ainsi dire déjugé sur cette question. Il est inutile que je me constitue ici le défenseur du député de Nanaïmo; sa carrière parlementaire date de loin et nul député ne jouit d'une plus haute estime. Il n'est pas homme à dissimuler les principes qu'il professe et c'est bien à tort que le député de Toronto-nord lui a adressé pareille observation. L'honorable député (M. Foster) s'est raillé du député de Nanaïmo, parce que dans la circonstance en question, il est demeuré fidèle au ministre de l'Intérieur "ce ministre providentiel" pour me servir de l'expression que l'honorable député lui a appliquée, sans doute avec une pointe d'ironie.

J'en conviens, il est fort possible que le député de Toronto-nord ne soit pas doué de la mentalité voulue pour bien comprendre la fidélité qu'on doit à ses collègues ou à un ministre. Souvenons-nous du "nid des traîtres." A ces yeux, la sincère et cordiale fidélité professée par le député de Nanaïmo et d'autres députés ministériels à l'endroit du ministre du Revenu de l'intérieur (M. Templeman) comme à l'égard de tous les autres membres du cabinet, est sans doute un profond mystère qui fait l'objet de ses sarcasmes ou qui dépasse la mesure de son intelligence.

L'exercice de l'influence politique dans la distribution des faveurs ministérielles, voilà encore une question qui a fait l'objet des observations de l'honorable député (M. Foster) et il s'étonne qu'on puisse égarer ses pauvres électeurs ou exercer une illégitime influence sur eux, en leur persuadant que si tel parti politique demeure au pouvoir, ils recevront certaines faveurs. Certes, sans doute le député de Toronto-nord n'oserait prendre pareille attitude dans cette Chambre. Se souvient-il d'un voyage qu'il fit à l'île du Prince-Edouard? A-t-il jamais entendu parler de la construction d'un tunnel communiquant l'île du Prince-Edouard? Je ne veux pas aborder le fonds même de la discussion, ni discuter les avantages ou les désavantages de ce remarquable projet; mais disons-le, à mon avis, un candidat qui brigue les suffrages, en déclarant franchement aux électeurs que si son parti est ramené au pouvoir, ses commettants recevront un accueil favorable et sympathique du Gouvernement quand ils lui présenteront leurs requêtes, ce candidat, dis-je, agit aussi légitimement que celui qui donne à entendre aux citoyens de l'île du Prince-Edouard que si le chef de l'opposition est porté au pouvoir, le tunnel sera construit. Certes, je ne prétends nullement approuver ce genre de méthodes électorales, mais, à mon avis, la première méthode l'emporte sur la dernière.

Quant à la question qui a fait l'objet spécial du débat, si je ne me trompe, le député de Yale-et-Caribou a lui-même avoué qu'il faut un intervalle de douze jours pour atteindre certaines parties de son district électoral. A mon avis, il est inexcusable de priver de l'exercice de leur

droit de suffrage des citoyens qui sont éloignés des centres de population par un trajet de douze jours. Ces citoyens jouissent de tous les droits électoraux dont bénéficient les citoyens de Vernon, de Grand-Forks, de Kamloops et de Nelson. L'honorable député a posé lui-même en principe, cet après-midi, que personne ne doit être privé de l'exercice de son droit de suffrage; or, pour être conséquent avec lui-même, il devrait prendre la parole, ce soir, et voter contre sa propre motion; car il a lui-même prouvé que pour supprimer tout délai, tout ajournement des élections, il faut priver de leur droit de suffrage des centaines de citoyens canadiens. Cet après-midi, le député de Prince-Albert (M. Rutan) que je suis très heureux de voir ici, a clairement prouvé la chose. L'honorable député a démontré à cette Chambre que dans son propre comté, il existe sept bureaux de scrutin où on a déposé 228 bulletins, ces bureaux se trouvant à une distance de 250 à 500 milles de la ville de Prince-Albert, ville où naturellement doit presque nécessairement demeurer le président d'élection. Ce trajet s'accomplit partie en char à bras jusqu'au Pas, partie en faisant les portages et sur des centaines de milles, en remontant les cours de l'eau en canot. Il est impossible d'accomplir ce trajet en moins de deux semaines franches, et dans cette contrée lointaine, il y a environ 250 citoyens qui ont tout autant de droit d'exprimer leurs suffrages que les citoyens de Prince-Albert eux-mêmes. Pendant dix jours, j'ai prêté ma coopération au député de Prince-Albert au cours de cette élection et je n'ai pas rencontré un seul conservateur qui ait sincèrement déclaré que c'était une injustice de différer ce scrutin.

D'autre part, nombre de conservateurs ont avoué que c'eût été une injustice et un scandale d'empêcher ces 228 citoyens d'exprimer leurs suffrages; car les habitants de cette contrée éloignée ont tout autant de droit que les citoyens des centres de déposer leurs bulletins dans l'urne électorale. Nous n'appréhendons nullement le résultat des suffrages exprimés aux bureaux de scrutin, soit dans les villes, soit dans les districts éloignés. Nous voulons que tous nos concitoyens dans les différentes parties du pays soient en lieu d'exercer leurs droits politiques.

Un autre exemple à l'appui de ma thèse, c'est que dans le collège électoral d'Edmonton, il existe deux collèges électoraux provinciaux, celui d'Athabaska et celui de la Rivière-à-la-Paix. Au cours de la dernière élection générale comme la date de quelques élections n'avait pas été différée, voici ce qui est arrivé: dans le comté provincial d'Athabaska, on n'a ouvert qu'un seul bureau de vote et dans le comté provincial de la Rivière-à-la-Paix, on n'a pas tenu un seul bureau de vote ni enregistré un seul suffrage, et cela, parce que ces

M. W. E. KNOWLES.

sujets britanniques, trop éloignés du bureau de scrutin, se trouvaient dans l'impuissance d'exercer leur droit de suffrage. Dans mon propre comté, il y avait neuf bureaux de vote qu'il a été impossible d'ouvrir et qui n'ont pas fonctionné. Si ces bureaux de vote eussent été ouverts, ma pluralité se serait gonflée de 150 suffrages. Ce n'est pas dans un esprit de vaine gloire que je mentionne le fait, mais je tiens à ce qu'on ne nous impute pas de motifs inavouables, à cet égard. Je vois que mon collègue esquisse un sourire sarcastique. Ma pluralité a atteint le chiffre de 1,000 voix, et, par conséquent, je n'avais aucun danger à appréhender, quand bien même ces bureaux de vote auraient fonctionné et que mon concurrent y eût recueilli la majorité des suffrages. Si on eût différé l'élection, ces suffrages auraient été enregistrés.

Voici à quoi a abouti l'application du principe même que l'honorable député (M. Burrell) demande à la Chambre d'adopter: dans le comté d'Edmonton, deux collèges électoraux provinciaux ont été privés de leurs droits politiques, et dans mon propre comté, les électeurs inscrits à neuf bureaux de votes n'ont pu exercer leur droit de suffrage. Dans un de ces bureaux de vote les électeurs fabriquèrent eux-mêmes une boîte de scrutin et leur propre bureau de vote,et sept libéraux y exprimèrent leurs suffrages en faveur de leur parti. Ils désiraient déposer leurs bulletins en faveur de la bonne administration de la chose publique, mais ils ont été privés de cet avantage. Je l'affirme donc, il importe de protéger les citoyens demeurant dans les parties éloignées de la région des prairies, et au lieu de s'efforcer, au cours de ce débat, d'apporter de nouvelles entraves à l'exercice du droit de suffrage, le député de Yale-Caribou et ses collègues emploieraient bien plus utilement leur temps, en s'efforçant d'établir de meilleures mesures pour empêcher que ces électeurs ne soient privés de l'exercice de leurs droits politiques.

Au lieu de présenter à la Chambre des excuses pour l'avis que je me propose d'exprimer, je dois au contraire déclarer qu'en votant l'adoption du principe contenu dans la résolution de l'étude, je prendrais une attitude absolument condamnable. Rappelons-nous les circonstances et les conditions existantes à l'époque où l'on décida de différer les élections en question. C'est un principe bien connu que lorsqu'un individu est accusé d'une infraction, il faut bien tenir compte de sa conduite, au point de vue des circonstances existant à l'époque où il a commis l'acte incriminé. On prétend que nous avons eu tort d'ajourner la date de ces élections. Eh bien! avant de rien décider, rappelons-nous les circonstances qui ont porté le Gouvernement à différer la date de ces élections. D'après la

théorie formulée par les députés de la gauche, la décision prise par le Gouvernement, en différant la date des élections, ne pourrait être que condamnable, si par là le maintien du Gouvernement au pouvoir devenait plus probable que sa déchéance. Mais quelle était l'alternative la plus probable à cette époque ? Dans une interview que le chef de la gauche a donnée aux journalistes, à la veille de la grande consultation populaire, il a affirmé que le résultat de cette consultation serait similaire à celui des élections générales de 1878.

A coup sûr, si le résultat devait tourner en faveur du Gouvernement, l'honorable député était convaincu que l'ajournement des élections aurait pour conséquence la réélection des candidats conservateurs, puisque le résultat de cette consultation populaire devait être la répétition de celle de 1878 et le retour du parti conservateur au pouvoir. Il faut juger de l'acte incriminé au point de vue des circonstances, à l'époque de la commission du délit; et puisque les circonstances d'alors indiquaient la déchéance du gouvernement le parti libéral devait fatalement éprouver des pertes, au lieu de réaliser des gains, en ajournant ces élections. Par conséquent, le renvoi de ces élections à une date ultérieure était réellement un acte de bienveillance accompli à l'égard de l'opposition, car, après avoir balayé du pouvoir ses adversaires l'opposition aurait pu leur succéder, et ramasser encore une fois les miettes du festin.

M. G. H. BARNARD (Victoria, C.-A.) : Monsieur l'Orateur, j'avais décidé de ne pas participer à ce débat et j'eusse gardé le silence, si l'honorable député qui m'a précédé (M. Knowles) n'eût porté la parole et formulé ses observations. Il a jugé bon de s'étendre assez longuement sur les circonstances concomitantes des élections tenues à Victoria et de présenter quelques remarques dérogatoires à l'honneur du parti libéral-conservateur relativement à cette élection, tout en prodiguant ses sympathies au ministre du Revenu de l'intérieur auquel les résultats de cette consultation populaire ont été défavorables.

Au cours de la présente session, les députés de la droite, dans plus d'une circonstance, ont fait allusion à cette élection en termes passablement comiques et pour mon propre compte, je consens volontiers à ce qu'ils se livrent à ces accès d'hilarité, s'ils le jugent bon. Je me serais abstenu d'exposer à la Chambre les faits se rattachant à la carrière du ministre du Revenu de l'intérieur (M. Templeman) relativement aux élections dans la ville de Victoria, si les honorables députés se fussent contentés de donner la note comique; mais lorsqu'ils participent à un grave débat et qu'ils soulèvent cette question d'une façon absolument inconvenante, il me semble que l'heure est venue de présenter quelques observations à cet égard. Quant à l'incident relaté par l'honorable député (M. Knowles) je dois déclarer qu'il m'est tout à fait étranger, et je m'en lave absolument les mains tout comme a fait l'honorable député lui-même.

Pour être absolument équitable, je dirai que j'ai probablement plus de raison de le regretter que n'en a le ministre du Revenu de l'intérieur, pour le motif que si j'avais été battu je n'aurais eu personne à qui j'eusse eu le droit de donner des explications, mais mon honorable ami le ministre, je n'ai aucun doute, a trouvé ce petit incident très agréable. Il a expliqué de son chef comment le candidat du Gouvernement avait été battu dans la ville de Victoria. En même temps je nie que cet incident particulier ait eu quelque influence sur le résultat des élections dans cette ville. (Exclamations). Les honorables députés de la droite peuvent rire mais permettez que je lise quelques lignes que je trouve dans le "Parliamentary Companion". Je ne m'attends pas à ce qu'ils prennent ma parole pour une autorité, mais je voudrais leur lire quelque chose qu'ils n'auront aucune hésitation à croire. Permettez-moi que j'emprunte au "Canadian Parliamentary Guide", cette biographie de l'honorable ministre:

Fut candidat malheureux à la Chambre des communes, aux élections générales de 1891, à une élection partielle en 1896, et aux élections générales en 1896. Nommé au Sénat le 18 novembre 1897.

Or, c'est le même honorable ministre qui, sollicitant des votes dans le district électoral de Comox-Atlin, a organisé l'autre jour une réunion dans la ville d'Alberni qui fait partie de ce district. Au cours de la séance on fit quelques observations au sujet de l'incident dont je parle maintenant et l'honorable ministre fut mis au défi de nier qu'il n'avait pas déclaré dans la ville de New-Westminster, où il faisait la lutte en faveur de l'adversaire du député actuel de New-Westminster, que la question de l'immigration asiatique n'était pas un objet de discussion dans son propre district pendant les élections générales d'octobre dernier. Je dois dire de plus au sujet de ce télégramme particulier que j'étais parfaitement satisfait de l'état de choses et que je n'ai jamais demandé l'envoi de ce télégramme. Je n'ai jamais écrit à personne de me faire une déclaration à ce sujet. La discussion de cette question était nettement partagée entre les deux partis. Mon chef nous avait dit qu'il observait une certaine conduite politique, et que le cabinet observait une ligne totalement différente. Le parti conservateur n'avait donc absolument rien à gagner à envoyer chercher à Ottawa, une nouvelle déclaration politique.

Quelle était la situation relativement à cette élection? Le ministre du Revenu de

l'intérieur siégeait au Sénat comme ministre sans portefeuille. En 1906, une élection complémentaire eut lieu au moment où il donna sa démission de sénateur et où M. Reilly, membre de la Chambre des communes s'en allait occuper le siège du ministre au Sénat. Mon honorable ami vint à Victoria et dans une élection complémentaire il fut élu par une majorité de 800 voix. Avant cette époque, durant les élections générales de 1904, le ministre du Revenu de l'intérieur se donnait comme le chef du parti libéral dans la province de la Colombie-Anglaise.

Il parcourut la Colombie-Anlaise d'un bout à l'autre avec le résultat que sept députés libéraux furent nommés par cette province et pas un seul conservateur. Naturellement, le parti qu'il dirigeait était très satisfait. On lui offrit un banquet. Tous les libéraux de la Colombie-Anglaise assistèrent à ce banquet; on lui offrit un dîner avec de bons vins et on brûla de l'encens en quantité effroyable devant l'autel du ministre du Revenu de l'intérieur (M. Templeman). C'était le grand homme, l'homme qui avait fait sortir sa province de la solitude et qui avait donné au gouvernement fédéral cet appui solide et compact de sept députés. C'était le grand homme de la Colombie-Anglaise. Et c'est contre cet homme que moi, candidat non encore mis à l'épreuve pour les honneurs parlementaires, je devais lutter pendant les élections fédérales. Les honorables députés de la droite prétendent que ce télégramme a modifié l'élection. Je voudrais demander à un des ministres quel effet aurait produit un télégramme semblable s'il avait été publié dans son district au dernier moment? Le ministre des Chemins de fer et des Canaux aurait-il été battu sur une question de cette nature ? Etait-il dans une position si faible que cela l'aurait fait battre? Pourquoi ce télégramme n'a-t-il pas eu le même résultat au sujet de l'honorable député de Nanaïmo (M. R. Smith)? Le même journal qui a publié le télégramme dans Victoria, a plus de vente qu'aucun autre journal dans le district de Nanaïmo. Quelle différence cela lui a-t-il fait? Si le ministre du Revenu de l'intérieur (M. Templeman) et son parti avaient joui de la confiance du public de la Colombie-Anglaise, ni un télégramme ni cinquante de cette nature ou de tout autre genre n'auraient eu une influence quelconque. Le samedi qui précéda l'élection, quand on me montra pour la première fois ce télégramme et que j'en eus donné lecture à la fin de la réunion, si le ministre avait été digne de la position qu'il occupe dans le Gouvernement, il aurait dû me battre par 500 voix. Le mal est que la population de la Colombie-Anglaise était en désaccord avec le gouvernement fédéral, non seulement pour la question asiatique, mais encore pour un grand nombre d'autres. Cet incident particulier du télégramme n'a eu absolument rien à faire avec cette élection et je crois que le ministre du Revenu de l'intérieur (M. Templeman) le sait parfaitement bien lui-même.

Mon honorable ami qui vient de parler (M. Knowles) a fait allusion à une certaine histoire relative à la fabrication d'urnes électorales dans son district. Nous avons entendu parler déjà de boîtes à bulletins maniées par nos adversaires; nous avons aussi entendu parler de trains spéciaux. Je crois que si les honorable députés de la droite désirent faire des attaques personnelles contre les membres de l'opposition, ils devraient d'abord regarder chez eux et enlever la poutre qui se trouve dans leur œil.

(L'amendement de M. Burrell, mis aux voix, n'est pas adopté.)

ONT VOTE POUR:

MM.	MM.
Ames,	Macdonell,
Armstrong,	McCall,
Arthurs,	Maddin,
Barnard,	Magrath,
Barr,	Marshall,
Beattie,	Middlebro,
Blain,	Monk,
Blondin,	Nantel,
Borden (Halifax),	Northrup,
Boyce,	Owen,
Bradbury,	Paquet,
Broder,	Perley,
Burrell,	Porter,
Campbell,	Price,
Chisholm (Huron),	Reid (Grenville),
Crosby,	Rhodes,
Crothers,	Roche,
Currie (Simcoe),	Russell,
Daniel,	Schaffner,
Doherty,	Sharpe (Lisgar),
Donnelly,	Sharpe (Ontario),
Edwards,	Smyth,
Elson,	Sproule,
Foster,	Stanfield,
Fraser,	Staples,
Goodeve,	Stewart,
Haggart (Winnipeg),	Taylor (Leeds),
Henderson,	Taylor (New-Westminster),
Herron,	Thornton,
Jameson,	Wallace,
Kidd,	White (Renfrew),
Lake,	Wilson (Lennox-et-Addington),
Lalor,	Wright.—69.
Lancaster,	
Lennox,	
Lortie,	

ONT VOTE CONTRE:

MM.	MM.
Allen,	McCraney,
Béland,	McGiverin,
Bickerdike,	McIntyre (Perth),
Black,	McKenzie,
Borden (sir Fred'k.),	McLean (Huron),
Boyer,	McMillan,
Brodeur,	Major,
Brown,	Marcile (Bagot),
Calvert,	Martin (Montréal, Sainte-Marie),
Carrier,	Martin (Regina),
Carvell,	

Cash,
Champagne,
Chew,
Chisholm (Antigonish),
Chisholm (Inverness),
Clark (Red Deer),
Clarke (Essex),
Congdon,
Conmee,
Currie (Prince-Edu.),
Delisle,
Demers,
Devlin,
Dubeau,
Ecrément,
Emmerson,
Ethier,
Fielding,
Fisher,
Fortier,
Fowke,
Gauvreau,
Geoffrion,
Girard,
Gordon (Kent),
Graham,
Harris,
Harty,
Hodgins,
Hunt,
Knowles,
Kyte,
Lachance,
Lanctôt (Laprairie-Napierville),
Lanctôt (Richelieu),
Lapointe,
Lavergne,
LeBlanc,
Lemieux,
Loggie,
Lovell,
Low,
Maclean (Lunenburg),
MacNutt,
McAlister,
McCoig,
McColl,
Martin (Wellington),
Mayrand,
Meigs,
Michaud,
Miller,
Molloy,
Murphy,
Nesbitt,
Neely,
Papineau,
Pardee,
Parent,
Paterson,
Pickup,
Proulx,
Prowse,
Pugsley,
Rankin,
Reid (Restigouche),
Richards,
Rivet,
Robb,
Ross,
Roy (Dorchester),
Roy (Montmagny),
Rutan,
Savoie,
Schell,
Sealey,
Séguin,
Sifton,
Sinclair,
Smith (Middlesex),
Smith (Nanaïmo),
Smith (Stormont),
Sutherland,
Talbot,
Templeman,
Tobin,
Todd,
Turcotte (Nicolet),
Turcotte (comté de Québec),
Turgeon),
Turriff,
Verville,
White (Victoria-Alta.),
Wilson (Laval).—115.

ONT PAIRE:

Ministériels.	Oppositionnistes.
MM.	MM.
Law,	Hughes,
Tolmie,	Maclean (York-sud),
Guthrie,	Clare,
Aylesworth,	Osler,
German,	Barker,
McIntyre (Strathcona),	McCarthy,
McLean (Sunbury),	Sexsmith,
Bureau,	Crocket,
Gervais,	Worthington,
Beauparlant,	Bristol,
Dugas,	Forget,
Gladu,	Thoburn,
Macdonald,	Meighen,
Laurier (sir Wilfrid),	Haggart (Lanark),
Warburton,	Cowan,
Oliver,	Lewis,
Stratton.	Gordon (Nipissing).

La Chambre décide de siéger en comité des subsides.

SUITE DE LA DISCUSSION DES SUBSIDES.

Rivière Saguenay.—Dragage et autres améliorations, $30,000.

L'hon. M. PUGSLEY: Au moment ou le comité des subsides a levé sa dernière séance, nous discutions le chapitre 43, $30,000 pour dragages dans la rivière Saguenay et autres améliorations. Je suppose que le comité est disposé à adopter ce chapitre..

M. BLAIN: Je voudrais que le ministre nous dise quelle partie de cette somme est destinée au dragage et quelle autre aux améliorations.

L'hon. M. PUGSLEY: Je crois qu'elle est toute entière pour le dragage.

M. JOSEPH GIRARD (Chicoutimi-et-Saguenay) (texte): Monsieur le président, avant qu'on procède à l'examen de l'item sous examen, relativement au dragage et autres améliorations sur la rivière Saguenay, je demanderai la permission de fournir quelques explications au sujet de la discussion qui a eu lieu hier et vendredi dernier, pendant mon absence, et à laquelle je n'ai pu répondre. Il me fait peine d'être porté à croire que, dans l'esprit de certains de mes collègues qui ont parlé hier surtout, il y aurait quelque sentiment d'antipathie personnelle que je ne saurais expliquer.

L'an dernier, vers le 15 juillet, la question des piliers de la rivière du Moulin est venue devant la Chambre. J'ai cru alors fournir des explications satisfaisantes à ce sujet, et j'avais compris que cette question ne reviendrait pas davantage devant la Chambre.

Dans le hansard d'hier, je vois que certains de mes honorables collègues, de l'autre côté de la Chambre, en parlant de cette affaire, ont paru être scandalisés à un haut degré, parce que le Gouvernement, à une date quelconque, aurait contribué à la construction de ce qu'on a appelé un pont municipal, et l'on a été jusqu'à attaquer les officiers publics qui auraient été consultés à ce sujet, et qui auraient recommandé ces travaux. On a même passé au ministre et à la Chambre, une photographie préparée exprès pour tromper ceux qui ne connaissent pas l'affaire, et on se serait efforcé de persuader au ministre actuel, qui n'était pas à la tête du département des Travaux publics dans le temps, que son prédécesseur avait été trompé directement par ses officiers, ou indirectement par moi-même.

Eh bien qu'il me soit permis de référer aux explications que j'ai fournies à cette Chambre l'an dernier, le 15 juillet. L'honorable député de Toronto-nord (M. Foster) parlant hier de cette question de photographies exhibées, a jeté sur les officiers responsables un blâme, à mon sens absolument immérité. Qu'il me permette de lui

rappeler les photographies que j'ai déposées devant cette Chambre l'an dernier, montrant les piliers du pont de la Grande Décharge, au Lac Saint-Jean, qu'il a lui-même, lorsqu'il était ministre des Finances, en 1894, à la demande de son collègue l'honorable M. Ouimet, alors ministre des Travaux publics, autorisé à construire, ce dont il était si fier, comme moyen de se populariser dans mon district. Si les conservateurs avaient le droit, dans leur conscience, de se vanter d'avoir fait, dans l'intérêt public, avec des argents fédéraux, des piliers de pont pour aider la colonisation du Lac Saint-Jean, ouvrage absolument provincial, est-ce que le Gouvernement actuel doit être condamné pour avoir fait la même chose, en supposant que ce soit le cas, ce que je nie? Il est vrai que le Gouvernement actuel a laissé apparaître, dans les comptes publics, le montant payé pour les fins auxquelles il était attribué; tandis que pour faire la preuve de l'aide fourni dans la construction du pont du lac Saint-Jean, il a fallu avoir recours au département de la Colonisation à Québec qui a donné un reçu exact, sous la signature de M. Dufault, assistant ministre, pour la somme de $2,000 payée comme aide à la construction de ce pont.

Si nos amis qui ont tant critiqué hier, venaient à Chicoutimi répéter la même discussion, ils seraient très surpris de la réception qui leur serait faite surtout par les cultivateurs qui ont signé la requête demandant ces travaux donnant les raisons de leur utilité.

Je sais que mes honorables amis ont été inspirés pour faire la discussion sur cet item. Qu'il me soit permis de leur dire qu'ils se sont grandement trompés s'ils ont cru trouver, dans la personne d'un sieur Simon Lapointe qui a approché quelques-uns d'eux, il y a une couple de semaines, le représentant autorisé du parti conservateur de mon comté. En s'informant un peu avant de parler, ils auraient trouvé que le même monsieur, fournisseur du venin qui les a empoisonnés, est l'écho d'un certain nombre d'autres pareils à lui qui, dans les dernières élections, ont cru pouvoir sans danger, pour des raisons personnelles, parcourir le comté en traînant dans la fange de la calomnie la plus atroce, les noms des employés publics, la réputation du Gouvernement et la mienne, en nous traitant de voleurs, de parjures et autres qualificatifs aussi malsonnants. A leur grande surprise, aussitôt les élections finies, quelques-uns d'entre eux, notamment le nommé Simon Lapointe, ont été appelés à rendre compte de leur conduite devant les cours de justice. La majeure partie se sont empressés de signer des rétractions complètes, mais Lapointe a cru devoir continuer le procès et il vient ici, à l'abri des députés qu'il a renseignés sans les autorisés à le nommer, essayer de se justifier en tâchant de salir la réputation des principaux officiers publics dont lui et sa clique n'ont pu faire leurs instruments; acte d'autant plus lâche que ces employés n'ont pas le privilège de venir devant le parquet de cette Chambre se défendre contre ces attaques hypocrites.

Si les députés de la gauche, qui ont conduit cette affaire, ont cru populariser leur parti par ce moyen dans mon district, ils se sont grandement trompés, et je les invite à s'enquérir immédiatement auprès des chefs reconnus du parti conservateur dans mon comté, qu'ils doivent bien connaître et apprécier, et dont je suis sûr les noms n'ont jamais paru sur aucun des documents qu'ils ont pu, qu'ils peuvent ou qu'ils pourront avoir en mains.

J'aperçois l'honorable député de Québec-Ouest (M. Price) à son siège. Qu'il me permette de lui dire que je regrette infiniment, pour son prestige parmi ses nombreux amis dans mon district, qu'il ait cru devoir se prêter à cette comédie. Il est parfaitement vrai que les ouvrages de protection en bois dont il a parlé, et qui existent encore, ont été faits par Price Brothers, autrefois. Personne ne le nie ni a jamais eu envie de le nier. Mais si mon honorable ami sait l'histoire de sa maison, comme la population de Chicoutimi la sait, il sera obligé d'admettre que ces ouvrages en bois n'ont été faits, dans le temps, que pour empêcher la pointe de terre qu'ils entourent, d'être emportée par le travail de la gelée et les eaux du Saguenay, et la preuve en est que, partout où ces vieux travaux sont brisés, la grève s'en va tous les ans par l'action des deux causes que je viens de citer, et que dans un avenir prochain ces vieilles constructions devant naturellement tomber, il faudra les refaire à neuf pour protéger ces terrains contre une disparition complète, telle qu'elle se fait annuellement un peu plus haut, à Sainte-Anne où, chaque année, les plus fertiles terrains de la paroisse sont emportés par les eaux du Saguenay.

Une autre preuve, que l'action du Gouvernement dans cette affaire a été pratique et bienfaisante, est le fait qu'en 1904, je suis sorti de Chicoutimi, ville et paroisse avec une minorité considérable, et qu'en 1908, j'ai obtenu une majorité notable; lorsque la discussion pendant l'élection avait été dirigée surtout dans Chicoutimi par la clique Lapointe en vue d'obtenir une condamnation absolue de la politique du Gouvernement par un vote considérable hostile que l'on annonçait à son de trompe.

Le pilier dont il est question a été construit à la demande des citoyens de Chicoutimi, par requête largement signée par les cultivateurs et les principaux hommes d'affaires de l'endroit, appuyant sur le fait qu'il serait un pilier de protection pour

l'avenir et le commencement d'un grand travail futur, pour remplacer les grands ouvrages en bois dont j'ai parlé tantôt. Les officiers publics se sont prononcés dans le même sens, et je nie à qui que ce soit, dans cette Chambre, de venir insinuer ici que le ministre, le Gouvernement et la Chambre ont été trompés vilainement dans cette affaire, et que les officiers publics en conséquence ont mal agi. Le pilier a été bâti au point de vue de l'art et de l'avenir, et le temps dira, peut-être prochainement, que les insinuations politiques faites à ce sujet ont été lancées sans raison et pour des motifs autres que l'intérêt public.

Comme conclusion je reviens à ce que j'ai dit tantôt. Même en supposant que le pilier aurait été fait expressément comme pilier de pont, je comprends très mal que mes honorables amis de l'autre côté de la Chambre se scandalisent si fort à ce sujet, lorsqu'eux-mêmes, étant au pouvoir étaient fiers de faire la même chose et chargeaient leurs agents de les vanter de ce qu'ils appelaient alors une si belle action qui, de fait, en était une. Si en 1894, il était absolument bien de faire telle chose, pourquoi serait-ce un crime en 1908? Deux poids et deux mesures n'ont jamais leur raison d'être, même en politique. Une critique juste de l'action du Gouvernement peut rendre de grands services à un pays, mais quand elle est injuste et faite pour servir les fins d'une coterie, elle est toujours dangereuse.

Il est bien, je crois, que les travaux publics soient jugés un peu partout d'après les circonstances qui les entourent et que le Gouvernement ait toute la latitude nécessaire pour aider le progrès dans les localités moins importantes aussi bien que dans les villes et les métropoles. Nous votons chaque année des montants considérables d'argent pour la ville de Montréal, la ville de Québec et d'autres endroits. Nous votons des millions pour ces places importantes. Si on trouvait, dans la population qui les habite, des individus ou des coteries comme celles que nous rencontrons dans Chicoutimi, qui s'appliqueraient à trouver moyen, dans les détails de ces dépenses énormes, d'inventer des supposés montants dépensés irrégulièrement, ce serait une cause de désastre et d'ennui pour tout le monde. Mon honorable ami de Saint-Antoine (M. Ames) voudrait-il maintenir devant cette Chambre que si tout l'argent dépensé pour la ville de Montréal ou pour la ville de Québec était scruté aussi sévèrement et aussi malicieusement qu'on le fait pour Chicoutimi, on ne trouverait pas matière à le faire pâlir, lui qui est si vertueux? De confiance, la Chambre, tous les ans, vote des montants énormes pour le progrès des villes principales, comme Montréal et Québec notamment, et jusqu'à présent la confiance de la Chambre ne paraît pas avoir été trompée vu qu'il n'est pas venu devant le Parlement des discussions comme celle d'hier, pour des montants minimes. Et il en est ainsi depuis la Confédération, que ce soit des rouges ou des bleus qui aient eu la direction des affaires.

Mon honorable ami de Toronto-nord, qui était si fort scandalisé hier, a nécessairement connu les instructions signées par l'honorable M. Ouimet, ministre des Travaux publics en 1894, autorisant, à titre d'approche à un quai qui n'existait pas, la construction de deux milles de route pour aider la colonisation. Il me semble que si réellement il avait raison hier, il a eu terriblement tort en son temps et son protêt perd énormément de sa valeur. Je regrette de répéter cette histoire, qu'il n'est pas capable de nier, mais on n'aurait pas du m'y forcer. Je remarque que dans toute la critique qui se fait ici il est un fait important, c'est que le dénonciateur Lapointe, qui s'épuise à renseigner si mal l'opposition sur les affaires de mon comté, néglige, à chaque fois, de parler de cette tentative de vol d'argent public extraordinaire, faite par sa clique pour obtenir du Gouvernement $30,000, argent comptant, comme prix de ce qu'on appelait les estacades de la compagnie de pulpe de Chicoutimi, sur la rivière Saguenay qui, pour le Gouvernement, ne valait pas cinq sous, —l'honorable député de Québec-ouest en sait quelque chose.—C'était une fraude dans les grands prix pour le bénéfice de quelques individus seulement. Si l'ingénieur résident et l'ingénieur en chef des Travaux publics avaient consenti à se laisser extorquer le rapport, qu'on a cru à certains moments, pouvoir les forcer à faire, recommandant cette fraude immense, la transaction étant considérable, ces messieurs n'auraient probablement pas été traités comme ils l'ont été hier pour avoir agi consciencieusement et dans l'intérêt public. La bande de " boodlers " qui les poursuit de leur haine et les fait maltraiter devant cette Chambre par des députés de bonne foi qui ne les connaissent pas, serait probablement plutôt portée à les laisser tranquille pendant qu'elle grugerait le gâteau. Mais l'intérêt public du comté aurait été sacridé et l'opinion publique ne l'aurait probablement pas approuvé aux dernières élections.

Maintenant je passe à une question qui m'est toute personnelle et sur laquelle il me fait peine d'être obligé de fournir des explications. Cette affaire m'est d'autant plus personnelle que je me demande comment il se fait que dans les comptes publics, sans intention ni information précédente, mes honorables amis aient découvert tout à coup un crime dans le fait qu'un nommé L. P. Girard aurait reçu certains montants d'argent, quelques piastres, pour travail par lui fait, au compte du ministre des Travaux publics; que l'on soit allé jus-

qu'à contester sa compétence pour le travail qu'on lui avait assigné, et que l'on ait même insinué—pour ne pas dire plus—qu'à moins d'être mon fils, ce monsieur n'aurait pas été employé.

Qu'il me soit permis de dire que cette attaque peut difficilement s'expliquer, à moins de motifs personnels, lorsque les listes du service civil sont bourrées des noms de pères, de frères, sœurs, fils, cousins, gendres et cousines de députés, je dirai plus, de ministres, et sous tous les régimes, bleus comme rouges, et personne n'en fait de scandale. Pourquoi mon fils serait-il l'objet d'une critique aussi acerbe, pourquoi serait-il plus signalé au milieu de tous les autres? à moins de rancune personnelle qui je veux bien l'admettre, ne sont pas nourries par mes collègues, mais viennent nécessairement d'ailleurs, sous l'inspiration de la même clique que j'ai stigmatisée tantôt et dont mes collègues sont malheureusement les échos dans cette Chambre. On a même insinué des choses, à mon adresse, trop personnelles pour que je les relève. Je veux bien admettre que je ne suis pas un grand manufacturier de la ville de Montréal, que je ne suis pas millionnaire, mais je défie aucun de ceux qui ont parlé sur cette question, hier, d'entrer sur la balance de l'équité et de l'honneur avec moi et d'y peser un once de plus.

Mon honorable ami de Saint-Antoine peut être plus riche que moi; il peut avoir un million que je n'aurai jamais, mais en fait d'honneur et de respectabilité, je me flatte d'en posséder autant que lui. Mon fils L. P. Girard a travaillé, je crois, trois fois pour le ministre des Travaux publics. Il était d'abord étudiant au séminaire et puis, étudiant en droit. A chaque fois, il a été nommé régulièrement et honnêtement par le ministre des Travaux publics, et non pas en cachette, comme on l'a insinué, par l'ingénieur résident et par moi. Il a fait partie d'un groupe de jeunes gens régulièrement nommé par le ministre pour faire des arpentages dans mon district, arpentages dont le Gouvernement avait besoin pour se renseigner sur les demandes faites par un grand nombre des résidents de ce district. Les salaires étaient les mêmes pour tous et furent fixés par le département et le ministre. C'est une habitude, je crois, prise depuis un grand nombre d'années, d'aider les étudiants, quelqu'ils soient, pendant les vacances, en leurs donnant des leçons de la vie pratique, en les habituant au travail et aux luttes de la vie, en les faisant participer aux travaux du Gouvernement, et j'ai cru pouvoir convenablement sans m'humilier ni me déprécier, surtout lorsque les précédents sont si nombreux, faire bénéficier mon fils de la pratique courante. C'est ce que le parti conservateur a fait et c'est ce que le parti libéral continue sans que personne trouve

M. J. GIRARD.

généralement à redire. Je le répète, chaque fois que mon fils a travaillé, le ministre responsable l'a nommé régulièrement et jamais à des positions qu'il n'était pas capable de remplir honnêtement et conscien cieusement avec autant d'avantages pour le ministre qui l'avait nommé, que si un autre eut pris sa place. Je n'ai ni honte ni regret de ce que j'ai fait, et je crois n'avoir pas raison de m'en repentir. Si quelqu'un de mes collègues ont cru pouvoir insinuer hier que dans la nomination de mon fils, ils soupçonnaient quelque chose d'irrégulier, qu'il me soit permis de leur dire qu'il y a autant d'honnêteté chez moi qu'il peut y en avoir chez chacun d'eux, sans excepter le député de Saint-Antoine, mais que nous en avons chacun beaucoup plus que la clique qui les a informé dans cette affaire.

En terminant, monsieur le Président, je désire réclamer pour mon comté, qui est le plus grand, le plus jeune et le moins avancé de tous les comtés du pays, tous les avantages qu'il a droit d'avoir du Gouvernement et de cette Chambre. Les électeurs de mon district ne se plaignent pas lorsque le parlement vote des millions de piastres pour des améliorations dans des centres plus importants comme Montréal et Québec, par exemple, mais ils regrettent à chaque fois d'entendre une critique de la part des députés de ces deux villes propre à paralyser leurs progrès. Le Gouvernement actuel leur a rendu justice dans la mesure du grand possible, et j'espère qu'il continuera à les traiter de la même manière à l'avenir. Je compte sur l'appui de mon honorable ami de Québec-ouest (M. Price) qui est le principal propriétaire dans mon district et un de mes électeurs, chaque fois qu'il s'agira d'améliorer la position dans les petites comme dans les grandes affaires, de la population que je représente.

M. P. E. BLONDIN (Champlain) (texte): Monsieur le Président, comme c'est moi qui ai posé l'autre soir la question qui a provoqué la réplique plutôt sévère de mon honorable ami de Chicoutimi et Saguenay, je dois donner un mot d'explication.

En parcourant les comptes publics, nous avons rencontré le nom de L. P. Girard et nous avons cru devoir demander des renseignements, comme nous étions tenus de le faire. Malheureusement ces renseignements étaient de nature à nous faire ouvrir les yeux au sujet de la compétence de cet employé qui ne paraissait pas offrir les garanties auxquelles on devait s'attendre.

Je puis assurer à l'honorable député qu'il est dans l'erreur lorsqu'il suppose que c'est par animosité personnelle que nous avons agi ainsi. Je n'ai pas le plaisir de connaître son fils, mais je puis dire qu'en général toutes mes sympathies sont acquises

aux étudiants, à ces jeunes gens qui, pendant les vacances, cherchent à utiliser leurs loisirs. J'ajouterai que je suis loin de critiquer le Gouvernement de les employer, et je dirai même qu'il fait bien de les encourager. Mais encore faut-il que, lorsque ces jeunes gens sont appelés à la surveillance de travaux publics, ils aient des connaissances suffisantes pour rendre la somme de services qu'on est en droit de demander à un employé ordinaire. Que le Gouvernement confie la surveillance de tels travaux à des étudiants en génie civil, cela est parfait. Mais du moment que les renseignements donnés par les rapports publics ne nous disent pas que les personnes ainsi employées étaient qualifiées, nous avions bien raison de demander d'autres informations.

Je ne prolongerai pas ce débat, mais je regrette que mon honorable ami ait parlé aussi longtemps, non pas pour prouver que les renseignements demandés n'ont pas leur raison d'être, mais simplement pour lancer des accusations contre certains hommes disparus de cette Chambre et contre d'autres qui y sont encore, discours dont je ne vois nullement l'utilité. Si je parlais pendant trois minutes seulement, tandis que l'honorable député en a pris vingt-cinq, je craindrais que les journaux ministériels accusent demain l'opposition de faire de l'obstruction et d'empêcher le vote des subsides. Quand bien même il n'aurait pas prononcé le discours que nous venons d'entendre, je puis assurer à l'honorable député qu'il serait resté aussi haut dans l'estime que je professe pour lui et son fils. Cela ne change en rien les faits. Nous sommes ici pour demander au Gouvernement les renseignements et les explications dont le peuple a besoin quand nous votons les crédits. C'est à ce point de vue que je me suis placé lorsque j'ai posé ma question l'autre jour, mais malheureusement je constate qu'elle a porté sur l'un des membres de sa famille.

M. GIRARD: Mon honorable ami me permettra de lui dire que le grand discours qu'il me reproche a pris moins de temps que toute la discussion qui s'est faite hier et que je vois rapportée dans le hansard.

Qu'il me soit permis de lui dire que ce n'est pas de lui que j'ai voulu parler, parce que c'est la première fois que je l'entends sur cette question. Le hansard ne fait pas mention de son nom dans la discussion d'hier.

M. BLONDIN: Vous l'avez mal lu.

M. GIRARD: Mon ami veut que les étudiants soient encouragés, pourvu qu'ils soient compétents à remplir les fonctions dont ils sont chargés. Les officiers du département lui diront que tous les partis d'exploration auxquels mon fils a appartenu, ont fait des rapports satisfaisants au ministre qui les avait envoyés à l'ouvrage. Je demeure au Lac Saint-Jean depuis 1880, il est arrivé devant ma porte, sur la grève du Lac Saint-Jean, un parti d'explorateurs fédéraux, composé de douze hommes qui ont passé cinq six mois à l'ouvrage, pendant la belle saison, ils ont dépensé, pour l'édification du public je suppose, une quantité notable de liqueurs fortes et sont retournés dans leurs pénates, à l'automne, sans pouvoir trouver moyen de faire rapport de leurs explorations au ministre qui les avait envoyés, après avoir été largement payés. Etaient-ils aussi qualifiés que mon fils? Je vous pose la question. Voilà des faits publics, que les principaux officiers du département, ici présents, peuvent confirmer de suite. Cependant, il n'y a pas eu de paroles acerbes, que je sache, devant le Parlement du temps à ce sujet, ni de protêts si fortement enregistrés, ni d'insinuations aussi malveillantes que celles d'hier. C'est une petite leçon d'histoire qui prouve qu'il vaut parfois mieux se renseigner avant de parler. Là où mon fils est allé, le pays a reçu pour son argent. Là où d'autres sont allés, le pays a tout perdu.

M. BLAIN: Je serais bien aise que le ministre répondit à ma question.

L'hon. M. PUGSLEY: Nous nous proposons de consacrer tout ce crédit aux travaux de dragage du Saguenay.

M. BLAIN: Allez-vous retrancher les mots "et autres améliorations"?

L'hon. M. PUGSLEY: Il n'y a pas d'inconvénient à les laisser là, mais le crédit est entièrement destiné au dragage.

M. AMES: Le ministre nous a promis l'autre jour un état des sommes dépensées en travaux publics dans les comtés de Gaspé et de Bonaventure; cet état est-il dressé?

L'hon. M. PUGSLEY: Je regrette d'avoir à dire qu'il ne l'est pas encore; on y travaille avec toute la diligence possible, et il sera déposé sur le bureau de la Chambre dès qu'il sera prêt.

L'hon. M. FOSTER: L'autre jour, quand nous avons discuté ce crédit, j'ai demandé au ministre s'il déposerait le rapport de l'ingénieur relativement à ces travaux.

L'hon. M. PUGSLEY: Je n'ai pas ce document par devers moi ce soir. L'affaire date déjà de quelque temps, et comme elle était réglée, les documents qui s'y rapportent ont été enlevés du bureau de l'ingénieur en chef pour être déposés ailleurs. Je dois dire cependant que les diverses pièces du dossier ont été retrouvées. Il semblerait y avoir eu un rapport de l'ingénieur ordinaire que l'ingénieur en chef aurait approuvé; mais c'est le rapport même que l'honorable député désire voir. Je le fais chercher et je le déposerai dès que je me le serai procuré. Si ce crédit est adopté, nous pourrons passer à celui de Clarke-City, car le cas de M. Girard s'y rattache.

Clarke-City (Sept-Iles).—Amélioration du quai, $4,600.

L'hon. M. PUGSLEY: Je crois n'avoir rien à ajouter à ce que j'ai déjà dit au sujet de ce crédit. J'ai donné lecture, hier, de la correspondance échangée avec M. Taché.

M. MONK: Je prie la Chambre de me prêter quelques instants d'indulgence. Je n'ai pas eu l'avantage de me trouver ici quand les divers crédits destinés aux ports et rivières de la province de Québec sont venus en discussion, mais je puis dire à mon honorable ami de Chicoutimi-et-Saguenay (M. Girard) que j'ai écouté sa protestation avec beaucoup d'attention; mais quand il prétend que l'attitude de l'opposition a pour objet de l'atteindre dans ses sentiments paternels, je suis absolument certain que pas un membre de la gauche n'est animé de pareilles intentions. Il peut en être absolument certain.

D'un autre côté, mon honorable ami, qui est un parlementaire de grande expérience, ne doit pas oublier que notre devoir, ainsi que l'a clairement démontré l'honorable député de Champlain (M. Blondin), est de scruter minutieusement chaque chef de dépense et d'en rechercher toutes les raisons d'être. Si, au cours de l'étude d'un chef de dépense, nous relevons le nom d'un parent du représentant du comté, mon honorable ami ne peut pas prétendre que nous devons pour cela nous abstenir de critiquer cette dépense. Si cette personne se trouve être le fils du représentant, et s'il n'est rien dit de blessant ni à son égard ni à l'égard de son père, nous avons absolument le même droit et la même obligation de nous enquérir de la compétence et des aptitudes de cette personne que s'il s'agissait d'un parfait étranger. Peut-être même faut-il, en pareil cas, se montrer plus minutieux. Telle est ma manière de voir sur ce point.

Je n'ai pas assisté au débat dont a parlé mon honorable ami, mais ce que j'ai entendu de ses protestations suffit à me faire croire que l'opposition n'a pas excédé les limites de la critique dont je viens de parler. Je conçois les sentiments d'un père à l'égard de son fils qui suit un cours d'études scientifiques, et j'admets qu'il se sente blessé par le moindre reproche, quelque fondé qu'il puisse être. Mon honorable ami nous connaît assez pour savoir que nul d'entre nous n'entreprend cette tâche avec le désir de satisfaire une animosité personnelle contre lui. Il peut être certain qu'il est le dernier membre de la Chambre qu'on oserait ainsi prendre à partie.

J'aborde maintenant la question plus générale de l'amélioration des ports et rivières. Voici ce que l'expérience m'a appris sur ce point à l'égard de la province de Québec: en ce moment et depuis douze ans nous sommes appelés à discuter et à voter un certain nombre de crédits destinés à l'amélioration des ports et rivières de cette province. Jusqu'en 1900, je m'occupais comme d'autres de discuter ces dépenses; nous n'avions pas alors sous les yeux de plan général pour la solution du problème du transport. Depuis le commencement de la session, j'ai entendu à maintes reprises des ministres—l'honorable ministre des Chemins de fer et des Canaux le répétait encore l'autre jour—déclarer que cette question du transport est d'importance vitale, que c'est la question qu'il importe de résoudre, de résoudre promptement de préférence à toute autre.

Depuis 1904, nous sommes en possession du rapport des hommes les plus compétents du pays en cette matière, rapport que nul n'a récusé en cette Chambre, et que le Gouvernement, à maintes reprises, a cité en termes élogieux. Ce rapport est déjà vieux de quatre ans, et renferme un projet général d'améliorations nécessaires et urgentes embrassant le pays tout entier.

Avant la réception de ce rapport, j'ai mentionné, comme d'autres l'ont fait, la nécessité de certains travaux. Qu'arrive-t-il? Nous pouvons blâmer la construction d'un quai dans une petite localité des bords du Saint-Laurent. Je citerai un exemple, bien que cela soit très dangereux. Je m'occuperai du quai de Saint-Sulpice que je critiquerai d'une manière modérée mais légitime, motivant l'opinion que j'entretiens au sujet de cette entreprise publique. La première chose que fait le député de ce comté c'est de donner la plus grande publicité possible à mes critiques dans sa circonscription. Il convoque des assemblées, il blâme l'opposition, il lui reproche d'avoir choisi, entre toutes les autres, cette petite dépense de huit à dix mille dollars par animosité contre le comté et pour lui faire du tort ainsi qu'à la province.

Il est inutile de dire que l'expérience m'a appris depuis de nombreuses années qu'il y a une véritable conspiration parmi les partisans du Gouvernement, pour nuire le plus possible à leurs adversaires par de semblables moyens. Une autre vérité que j'ai souvent énoncée et que je répèterai dans l'espoir de lui donner plus de publicité, c'est qu'un député qui ne donne même pas signe de vie dans cette Chambre, qui s'affranchit de la tâche pénible que la plupart d'entre nous accomplissent tous les jours; qui se désintéresse de tout ce qui se fait dans l'intérêt du pays, cherche généralement à se faire pardonner cette apathie en obtenant quelque entreprise pour son comté, afin de pouvoir dire qu'il a fait quelque chose d'utile et de durable pour ses commettants. Qu'on parcoure le budget d'un exercice quelconque et on en aura la preuve. Ce député retourne dans sa circonscription et se vante d'avoir fait beau-

coup pour remplir son mandat parce qu'il a obtenu un bureau de poste ou un quai là où il n'y a pas d'eau.

Quelles sont les sommes que le pays doit débourser annuellement grâce à cette orientation de notre vie politique. Nous avons payé l'an dernier près d'un million de dollars pour des travaux qui n'ont pas avancé d'un pas la solution d'un problème qui s'impose au pays.

Dans le budget de cette année, il y a un demi-million de dollars réparti entre 50 entreprises diverses dans la province de Québec. Je ne les critique pas séparément pour la raison que j'ai mentionné, mais je dis qu'à l'heure présente cette province est intéressée plus que toute autre à la prompte exécution des travaux recommandés par le rapport de la commission du transport.

Le ministre des Travaux publics prétend prêter beaucoup d'intérêt à cette question et je m'étonne qu'un homme comme lui persiste dans cette politique routinière, suivie, il est vrai, par tous les gouvernements précédents, mais avec cette excuse que ces questions n'avaient pas alors l'importance qu'elles ont aujourd'hui. Je m'étonne que le ministre des Travaux publics n'adopte pas une nouvelle règle de conduite et ne mette pas en pratique ce qu'il prêche. Le rapport de la commission du transport traite la question depuis la Colombie-Anglaise jusqu'à l'océan Atlantique; M. Reford et ses commissaires, tous hommes en état de formuler une opinion sur la question, déclarent que les ports de Montréal, de Québec, de Saint-Jean et d'Halifax devraient être des ports libres et des ports nationaux. Ils rapportent qu'il est essentiel que les ports de Montréal et de Québec soient immédiatement déclarés ports nationaux.

Voici dans le budget le nom de Saint-Sulpice, village situé à quelques milles de Montréal. Cette région dans un rayon de plusieurs milles est certainement plus intéressée à la nationalisation du port de Montréal qu'à la construction d'un petit quai de deux sous.

Il y a dans cette région vingt comtés qui sont énormément plus intéressés à la construction du canal de la baie Georgienne qu'à l'exécution de petites entreprises qui n'ont souvent d'autre but que de favoriser un entrepreneur ou de faire aboutir quelque projet local qui n'est d'aucune utilité pour la région. A Montréal—je ne parle pas de ma circonscription, mais de Montréal et de la région environnante jusqu'à mi-chemin entre Montréal et Québec—dans quelle situation sommes-nous? Nous n'avons jamais reçu un dollar de l'Etat pour le port de Montréal. Il est vrai qu'on y a construit un quai du temps que M. Tarte était ministre et que nous avons d'excellents commissaires, mais nous avons les mains liées et nous ne pouvons rien faire pour hâter la nationalisation du port. Et cette année, nous accomplirons à Montréal une chose qui est absolument le contraire de ce qu'on fait dans les ports américains; nous allons imposer un nouveau fardeau en augmentant les droits de port, contrairement au vœu exprimé par la commission de 1904 et à la ligne de conduite suivie dans les ports de Boston, de Portland, de New-York et de Newport-News dans le dernier desquels on offre actuellement des primes pour y attirer le commerce. La ville de Québec n'a jamais payé l'intérêt de la dette contractée pour les travaux du port. C'est un port très important et la population de cette ville envoie des délégués à Ottawa exposer au ministère les faits que je communique maintenant à la Chambre.

La commission du transport a déclaré qu'il était urgent et essentiel d'établir un bassin de radoub à Montréal. Nous avons assez d'espace pour en construire un sans avoir recours à l'expropriation; il y a quelques années, celui qui était alors ministre des Travaux publics a approuvé un plan, cependant, nous n'avons pas encore de bassin de radoub et notre marine marchande en souffre considérablement.

Dans la province de Québec, nul bassin de radoub ne peut recevoir les gros navires. Il y a quelques années, le " Bavarian " a été sauveté; mais on ne pouvait pas le maintenir à flot et il a été irrémédiablement perdu parce qu'il n'était pas en état d'affronter un voyage en pleine mer pour se rendre dans un port américain, et qu'il n'y avait pas de bassin où on aurait pu le radouber. Certes, tous ces problèmes doivent s'imposer à l'attention du ministère. Je crois que si on exposait sous son vrai jour une politique semblable aux électeurs de la province de Québec, ceux-ci approuveraient d'amblée l'exécution de ces projets nationaux, qui comprennent des entreprises de la plus extrême importance, non seulement pour leur province, mais pour tout l'Ouest canadien.

L'an dernier, Montréal a reçu d'immenses quantités de grains sans pouvoir les manutentionner économiquement parce que son port n'était pas aussi bien outillé que les ports des Etats-Unis, qui tous lui font concurrence. Pour les raisons que j'ai mentionnées, je n'aime pas à me livrer à des critiques, au sujet des différents crédits, sauf pour me renseigner et m'éclairer. Il s'ensuit qu'aujourd'hui, on nous reproche d'être opposés aux améliorations exécutées dans la province de Québec. Et qu'on remarque bien que je n'ai pas dit qu'une seule de ces entreprises soit absolument inutile. Il y en a une cinquantaine. Je pourrais citer près de cent cinquante autres endroits ou des ponts, des quais, des travaux de dragage destinés à rendre un cours d'eau navigable pour les bateaux se-

raient utiles et agréables à la population. Aussi, est-il difficile de dire que ces travaux sont absolument inutiles, bien qu'une enquête établirait, je crois, qu'ils sont exécutés d'une manière coûteuse.

Mais je me place à un point de vue plus élevé et je déclare qu'actuellement, dans la province de Québec, au lieu de consacrer de un million à un million et demi de dollars à de petites entreprises exécutées ici et là, il serait mille fois plus avantageux d'expliquer au public l'opinion des spécialistes sur le problème des transports au Canada et pourquoi nous devons mettre fin à ces légères dépenses ici et là et nous efforcer de placer notre province sur un bon pied relativement aux moyens de transport.

L'hon. M. PUGSLEY: Je me suis demandé si je saisissais bien la pensée de l'honorable député (M. Monk), lorsqu'il a laissé à entendre qu'il n'aimait pas à blâmer ces crédits de crainte qu'on en profitât pour l'attaquer dans les différentes circonscriptions électorales. Il m'excusera sans doute, si je lui dis que ce langage n'est pas celui que j'attendais de lui, vieux parlementaire et homme de cœur. J'aurais pensé qu'il oserait faire ce qui lui paraîtrait juste, sans tenir compte des sentiments ou des préjugés que sa conduite pourrait faire naître. Si j'ai bien compris, il a déclaré qu'il se bornerait à critiquer ces crédits d'une façon générale, sans en indiquer au comité un seul qui, à son avis, ne serait pas utile au public. D'après moi, voilà ce que nos collègues de l'opposition devraient faire, s'ils croient que nous ne devrions pas demander au Parlement l'ouverture de ces crédits. Si l'honorable député découvre dans la liste quelque entreprise publique qu'il ne faudrait pas exécuter, selon lui, je soutiens qu'il est de son devoir de la signaler au comité. Je serais prêt à la défendre et je déclare dès maintenant à mon honorable ami qu'il n'y a pas, que je sache, une seule entreprise publique projetée dans la province de Québec qui ne puisse pas être justifiée.

Je crains que l'honorable député n'examine le budget en se plaçant trop au point de vue des intérêts de la ville où il est domicilié. A ses yeux, la ville de Montréal, ses progrès, sa prospérité, voilà tout! Il consentirait à dépenser tous les deniers publics à l'avantage de cette ville et d'autres grandes villes, quitte à négliger absolument des groupements moins nombreux dans différentes parties du Canada.

M. MONK: A propos de ces paroles, l'honorable ministre me permettra-t-il de lui demander pourquoi le Gouvernement ne met pas à exécution les propositions de la commission du transport relativement à la nationalisation de certains ports?

L'hon. M. PUGSLEY: Le Gouvernement met à exécution, aussi rapidement qu'il le peut raisonnablement, les projets soumis par la commission du transport. Mais qu'on me permette de dire, à titre de membre du cabinet et de ministre des Travaux publics, que je ne conçois pas qu'il faille négliger toutes les autres parties du pays au profit de ces grands ports qui font partie de nos voies et moyens de communication.

Quels vœux a émis la commission? Que les rades de Fort-William et de Port-Arthur fussent améliorées au point de pouvoir faciliter le transport rapide des produits de l'Ouest vers les centres de l'Est et nos ports de mer sur l'Atlantique; que nos canaux fussent approfondis, que le port de Montréal fut amélioré, ainsi que les ports de Saint-Jean et d'Halifax, et ceux de Victoria et de Vancouver, sur le littoral sur le Pacifique.

Or, commençons par l'Ouest et voyons ce que fait le Gouvernement. Sur le Fraser, nous avons un dragueur puissant qui fonctionne depuis quelque temps, ainsi qu'un autre dragueur dans le port de Victoria. Depuis quelques mois, nous avons acheté deux dragueurs aussi bons qu'on en puisse trouver dans les eaux américaines, soit dans l'Atlantique ou dans le Pacifique.

Nous avons l'"Ajax", une très puissante drague, et nous avons acheté récemment, en Allemagne, une drague à suction du modèle le plus perfectionné, capable de draguer 1,000 pieds cubes de matières à l'heure, c'est-à-dire 1,000 p. 100 de plus que la plupart des dragues que nous avons eu à notre service jusqu'ici, une drague d'une puissance énorme, qui nous permettra de faire beaucoup de bon ouvrage. Notre intention est de faire du fleuve Fraser un grand passage océanique jusqu'à New-Westminster. Nous draguons les abords du port de Victoria, d'après un plan arrêté dont la population est satisfaite, et qui a pour objet l'amélioration du port. Le public, par la voix de la chambre de commerce et autrement, a exprimé son appréciation du travail que nous faisons à cet endroit.

A Vancouver, nous allons commencer les travaux d'amélioration du port. Jusqu'ici ces travaux n'ont pas été nécessaires, le commerce n'étant pas aussi considérable qu'à présent. Nous allons immédiatement mettre en œure une drague qui creusera l'entrée du False Creek, partie importante du port, et nous faisons faire en même temps une étude des détroits, de l'entrée de la baie de Burrard, des galets de Parthia et autres obstacles qui doivent être enlevés.

Plus à l'est, sur la rive ouest du lac Supérieur, nous voyons que le Gouvernement affecte des millions à améliorer Fort-William et Port-Arthur, de telle façon que les navires du plus fort tirant des lacs puis-

sent y accoster, afin que la manutention de trafic chez nous ne le cède en rien à Duluth. Plus à l'est encore, sur les bords de la baie Georgienne, à l'est, vous verrez que le Gouvernement, de concert avec les deux grandes corporations de chemins de fer, le Grand-Tronc et le Pacifique-Canadien, est à opérer le développement des ports de Tiffin et Victoria. Les compagnies construisent des lignes aussi égales que ce plancher, au coût de $50,000 à $60,000 par mille, pour détourner à l'avantage du Canada et des voies canadiennes, le trafic qui s'écoule à présent par voie de Buffalo et des ports des Etats-Unis. Si l'honorable député (M. Monk) veut se donner la peine de regarder les crédits, il verra que de fortes sommes d'argent sont destinées au dragage des ports de Tiffin et Victoria, et il verra que $600,000 sont affectées à l'exécution de cette partie du plan de transport que la commission a suggéré au Gouvernement.

Maintenant, s'il regarde le port de Montréal, il constatera que le Gouvernement a dépensé tout récemment au delà d'un million de piastres à y construire les nouveaux quais, sans compter que nous prêtons de l'argent à la commission du port à 3 p. 100 pour y faire de vastes améliorations. Passons aux ports Atlantiques. A Saint-Jean, le Gouvernement a abandonné complètement la politique de ses prédécesseurs, qui consistait à ne faire de travaux dans le port que ceux qui affectaient l'Intercolonial seulement. Nous avons dépensé, l'an dernier, trois quarts de million dans ce port, et si l'honorable député jette les yeux sur le budget, il y verra un crédit de $500,000 pour l'année courante, qui servira à la réalisation d'une partie de notre plan de transport, lequel consiste à faire du port de Saint-Jean un grand port d'hiver. Il verra encore de grands travaux d'amélioration dans le port d'Halifax, dans le but de perfectionner le terminus de l'Intercolonial. A Québec, il verra que nous avons entrepris d'immenses travaux dans le but de procurer les commodités voulues à la navigation océanique, travaux qui coûteront entre $2,000,000 et $3,000,000 avant que soit terminé notre grand projet.

S'il descend sur les bords du Saint-Laurent, à Lévis, il verra que nous y avons acheté un immeuble qui peut facilement devenir un magnifique dock pour notre terminus, et nous demandons un crédit de $400,000 pour compléter l'acquisition de cette propriété et mettre notre plan à exécution. D'une extrémité à l'autre du pays, de l'Atlantique au Pacifique, nous avons poussé vers la réalisation de l'idéal que la commission avait en vue et qu'elle a suggéré au Gouvernement; mais tout en poursuivant ce but, devons-nous négliger le reste du pays? Devons-nous refuser d'accorder aux populations des petites localités situées sur le Saint-Laurent, les commodités de ce genre, sous forme de dragage, de quais ou autres, dont elles ont besoin pour les fins du transport?

L'honorable député ne doit pas oublier que les grands problèmes économiques ne concernent pas seulement les ports importants, mais aussi les habitants échelonnés sur les rives du Saint-Laurent, sur les bords des Grands Lacs, des rivières et des lacs des Provinces maritimes, de même que les populations qui habitent la Colombie-Anglaise, non seulement à Vancouver, à Victoria et à New-Westminster, mais à Nanaïmo et sur la côte occidentale, aussi bien que dans un grand nombre de petites villes maritimes du littoral du Pacifique. Toutes ces populations contribuent leur part au commerce des villages et des villes d'importance secondaire, et ceux-ci à leur tour contribuent au développement des grandes villes comme Montréal, Toronto, Québec, Saint-Jean et Halifax.

Ainsi, pour ma part, tout en accordant mon attention à ce grand problème du transport, je ne perd pas de vue cet autre problème que l'on pourrait appeler les petits problèmes du transport, mais qui n'en concernent pas moins des milliers de personnes.

Prenons cet item de Saint-Sulpice, et c'est le seul dont mon honorable ami ose parler. Il dit qu'il offre matière à critique. Nous demandons ce crédit pour réparer un quai qui est à 25 milles de Montréal, quai qui a été construit par la compagnie de navigation Richelieu et Ontario, et qui est devenu en très mauvais état. La population a demandé que nous le réparions. Saint-Sulpice est une paroisse d'environ 700 à 800 habitants, principalement des cultivateurs, qui expédient beaucoup de produits par ce quai, et ce serait une grande perte pour eux si les bateaux à vapeur n'y faisaient pas escale. Nous réparons ce quai afin que les bateaux puissent y arrêter, et que les cultivateurs puissent expédier leurs produits.

M. MONK: Mon honorable ami nous a fait une description brillante des travaux publics en général, mais il n'a pas répondu à la simple question que je lui ai posée. Je lui ai demandé pourquoi le Gouvernement n'avait pas donné suite à la proposition de la commission des transports, qui a demandé la nationalisation des ports de Montréal et Québec, et la construction de deux cales-sèches, une à Montréal particulièrement, et l'achèvement en général, dans un délai aussi court que possible, des autres travaux d'améliorations sur la route du Saint-Laurent. Mon honorable ami dit que le Gouvernement a dépensé beaucoup d'argent à Port-Arthur et à Fort-William. Je lui répondrai que le Gouvernement n'a pas, même à ces endroits, donné suite aux demandes urgentes de la commission, qui voulait que le Gouvernement expropriât sans délai tout le terrain du bord de l'eau. C'était la première proposition.

L'hon. M. PUGSLEY: A Fort-William?

M. MONK: L'honorable ministre n'a pas répondu à ma question. Passons maintenant au cas particulier dont j'ai parlé. Je n'ai pas dit que ce quai ne pourrait pas être de quelque utilité à Saint-Sulpice. J'ai dit que le comté dans lequel est situé la paroisse de Saint-Sulpice, et le comté voisin sont beaucoup intéressés à voir donner suite aux propositions pratiques de la commission, telles que la nationalisation du port de Montréal, et la construction immédiate du canal de la baie Georgienne. Ces entreprises seraient d'une beaucoup plus grande utilité et rapporteraient beaucoup plus de bénéfices à Saint-Sulpice, que la construction d'un quai. Mes renseignements me permettent de dire qu'il y a déjà à Saint-Sulpice un quai qui a été construit par la compagnie de navigation Richelieu et Ontario, et qui rend depuis plus de cinquante ans de bons services. Pourquoi le Gouvernement intervient-il? Etait-il de grande urgence de faire ce quai quinze pieds plus large? Etait-ce aussi urgent que les autres travaux dont j'ai parlé? On a ajouté quinze pieds à la largeur du quai et on s'est servi pour remplir ces quinze pieds additionnels des pierres de l'ancien quai qui appartenait à la compagnie Richelieu. Ces travaux n'ont pas été faits à l'entreprise. S'ils l'eussent été, ils n'auraient coûté que $3,800. Mais on les a exécutés en régie, et ils coûteront, je crois, $7,000. Le Gouvernement a-t-il acheté le vieux quai de la compagnie du Richelieu?

L'hon. M. PUGSLEY: Oui.

M. MONK: Le choix de l'endroit où le nouveau quai a été construit a causé beaucoup de mécontentement à Saint-Sulpice. Ces 800 personnes, dont l'honorable ministre nous a parlé, ont été très mécontentes parce que le quai n'a pas été placé au meilleur endroit, et afin d'apporter le calme, on a nommé le maire à $5 par jour pour surveiller les travaux, bien qu'il ne s'y entendit aucunement. Mais c'était un homme influent.

L'hon. M. PUGSLEY: Mon honorable ami se trompe seulement de 800 p. 100; c'était $3 et non pas $5.

M. MONK: Mon honorable ami en est-il certain? Je crois être plus près que lui du chiffre exact.

L'hon. M. PUGSLEY: Je suis certain que mon honorable ami se trompe.

M. MONK: Il fallait mettre un homme compétent. Ce n'est pas parce qu'un homme a de l'influence ou qu'il est maire, qu'il est compétent à surveiller des travaux. On n'a pas demandé de soumissions pour le bois, ni pour aucune autre chose. On a acheté le bois chez un marchand de pierre, un homme très influent et très important, qu'il fallait concilier. A-t-on demandé des soumissions pour les matériaux? J'en doute fort. Voilà ce que j'avais à dire au sujet des travaux à Saint-Sulpice. Je dis que les habitants de cette paroisse sont plus intéressés dans l'exécution des grands travaux projetés pour la solution de la question des transports que dans ces petits travaux locaux. Le ministre a beaucoup parlé, mais il n'a pas répondu à ma question; il n'a pas dit pourquoi le Gouvernement n'avait pas fait les ports de Montréal et de Québec, ports nationaux et libres, lorsque les Américains réussissent à nous enlever notre trafic en rendant leurs ports libres, en les outillant comme il faut pour le trafic, et en quelques cas même, en offrant des primes pour avoir le trafic.

M. J. P. TURCOTTE (Québec-centre): Monsieur le Président, l'honorable député de Jacques-Cartier a répété plusieurs fois, ce soir, qu'il n'y avait rien de fait à propos de cales-sèches à Montréal et à Québec. Il a été jusqu'à dire qu'il n'y avait pas de cale-sèche à Québec.

M. MONK: Pardon, je n'ai jamais dit cela. J'ai dit que la cale-sèche à Québec ne pouvait pas admettre de gros vaisseaux comme le Bavarian, d'où la ruine complète de ce navire.

M. TURCOTTE: Il y a une cale-sèche à Québec, construit par le parti libéral, comme tout le monde le sait, qui a coûté une somme considérable et qui a servi jusqu'à ces derniers temps.

Tout le monde sait que ces entreprises sont très importantes et qu'elles ne peuvent pas se réaliser du jour au lendemain.

Je croyais qu'en face de l'affirmation du député de Jacques-Cartier, nous entendrions la contradiction du député de Québec-ouest (M. Price)).

Je connais parfaitement les démarches qui se font auprès du Gouvernement pour satisfaire au désir du député de Jacques-Cartier. Mais entre la coupe et les lèvres, il y a tout un monde, et il faut que le pays ait les moyens de réaliser ce qui hante l'imagination de l'honorable député. Quand son parti était au pouvoir, ces améliorations n'ont pas été faites. Il y a eu de l'argent de jeté dans le port de Québec. Cela a donné lieu à des scandales considérables. Mais c'était l'argent du pays qui se dépensait que ces millions jetés au fond de l'eau et avec quels résultats? Tout le monde le sait. C'est ce qui a été en partie la cause de la chute du parti qui était alors au pouvoir.

J'affirme qu'il se fait actuellement, de la part des intéressés, de Montréal et de Québec, un mouvement très prononcé pour obtenir des cales-sèches qui répondront aux nécessités présentes. De Québec et de

Montréal, des délégations très influentes se sont rendues auprès du Gouvernement et ont eu des entrevues avec le premier ministre et le ministre des Travaux publics.

M. MONK: Avec quel résultat?

M. TURCOTTE: La question a été discutée avec soin. Il n'y a pas eu de la part du Gouvernement un "non expedit", c'est-à-dire, rien qui indiquât que le Gouvernement ne voulait rien faire. Tout ce qu'il a dit c'est que, dans l'état actuel des finances et vu les grandes entreprises publiques en cours, il y avait lieu de considérer favorablement la chose, mais de ne pas commencer immédiatement des travaux nécessaires mais qui ne peuvent pas se faire du jour au lendemain.

A l'heure qu'il est, sur tout le parcours du Saint-Laurent, surtout entre Montréal et Québec, des travaux énormes ont été faits, d'autres sont en cours d'exécution et seront repris dès la prochaine saison. C'est dans l'intérêt de Québec et de Montréal, que le steamer "Montcalm" travaille actuellement à déblayer le chenal entre ces deux villes, afin d'ouvrir le fleuve plus tôt à la navigation. Cela nécessite des dépenses considérables, faites dans l'intérêt public sans doute, mais plus particulièrement pour cette partie du pays que le député de Jacques-Cartier dit être négligée par le Gouvernement.

Je ne crois pas qu'il y ait eu négligence dans cette partie du pays ni ailleurs. Ces critiques générales sont de nature à fausser l'opinion publique et à faire croire que nous ne faisons pas notre devoir. Le député de Québec-ouest sait le contraire. Il sait que le Gouvernement mettra, d'ici à un an et demi, à la disposition du ministre des Travaux publics, avec l'appui du Parlement, les sommes nécessaires pour compléter les améliorations requises dans le port de Québec et celui de Montréal.

Rivière Saint-François, Saint-François-du-Lac, côté ouest de la rivière, $4,000.

M. DOHERTY: Le ministre pourrait-il nous dire dans quelle mesure la rivière est navigable à cet endroit et l'importance du trafic qui s'y fait?

L'hon. M. PUGSLEY: Je ne saurais me prononcer positivement sur la profondeur de l'eau, mais il est connu qu'il existe un trafic considérable entre cet endroit et Montréal. Je suppose que ce trafic se fait au moyen d'un des navires faisant le service du marché. Je ne saurais donner à l'honorable député le renseignement qu'il désire, au sujet de la profondeur de l'eau.

M. DOHERTY: Le ministre est-il en lieu d'affirmer qu'il y a suffisamment d'eau pour permettre à un bateau quelconque de faire son service, pendant plus d'un mois, au printemps?

L'hon. M. PUGSLEY: Si l'honorable député affirme, de science certaine, qu'il n'y a pas suffisamment d'eau, j'accepterai son affirmation.

M. DOHERTY: Je n'affirme rien, je demande un renseignement au ministre.

L'hon. M. PUGSLEY: Je ne saurais dire.

M. DOHERTY: Il importerait pourtant qu'on nous éclairât à ce sujet, avant de voter ce crédit.

L'hon. M. PUGSLEY: Ce crédit est affecté au parachèvement des travaux. S'il s'agissait d'un ouvrage neuf, j'aurais les détails ici, mais ces détails me manquent. Il s'agit de parachever l'ouvrage commencé.

M. DOHERTY: Je n'affirme rien de science certaine, mais j'apprends de source qui me semble autorisée, que les bateaux ne peuvent desservir ce quai que pendant un mois, au printemps.

M. GEO. TAYLOR: Dans quel comté ce quai se trouve-t-il?

L'hon. M. PUGSLEY: Dans le comté d'Yamaska.

M. GEO. TAYLOR: Quel est le chiffre de la dépense totale afférente à ce quai?

L'hon. M. PUGSLEY: La dépense globale, le dragage non compris, atteindra environ $15,000.

M. GEO. TAYLOR: Le ministre peut-il réussir à dépenser $15,000 dans un endroit où la navigation n'est possible que pendant un mois au printemps?

L'hon. M. PUGSLEY: La navigation n'est peut être pas possible pour les navires d'un fort tirant d'eau, mais elle l'est pour les navires desservant le marché.

M. DOHERTY: Le ministre m'a demandé si je connaissais personnellement la question; je pourrais, à bon droit, lui demander, à mon tour, s'il est en mesure d'affirmer que la navigation est possible, à cet endroit, pendant plus d'un mois au printemps?

L'hon. M. PUGSLEY: Mon honorable ami comprendra qu'il m'est nécessaire de faire un examen des dossiers du département, pour obtenir ce renseignement. S'il s'agissait d'un nouvel ouvrage pour lequel je demanderais au Parlement de voter un crédit, je me serais muni des rapports des ingénieurs, mais cette somme est destinée à continuer un ouvrage envers lequel le Parlement a déjà pris des engagements, et envers lequel je présume le Parlement s'est engagé après avoir eu à l'époque, tous les rapports devant lui.

M. DOHERTY: Serait-ce trop demander au ministre de fortifier sa déclaration par

ces renseignements dans l'intérêt du Parlement actuel?

L'hon. M. PUGSLEY: Je serais charmé de le faire.

M. DOHERTY: Je crois que nous devrions avoir ce renseignements de façon à voir le résultat de la fortification.

L'hon. M. PUGSLEY: Nous devons finir les travaux déjà commencés. Mais je me procurerai le renseignement et je le déposerai sur le bureau.

M. GEO. TAYLOR: Combien le ministre demande-t-il pour compléter les travaux?

L'hon. M. PUGSLEY: Environ $4,000.

M. GEO. TAYLOR. Nous avons eu l'autre soir un chapitre où il n'y avait pas de navigation. Cela me paraît être quelque chose dans ce genre-là.

L'hon. M. PUGSLEY: Ici il n'est pas question de pont.

M. GEO. TAYLOR: Je crois qu'il est préférable que nous ayons le renseigne ment avant d'adopter l'item?

L'hon. M. PUGSLEY: Je puis dire à mon honorable ami qu'il y a dans les crédits supplémentaires de l'année courante, un chapitre sur lequel il pourra discuter cet item et dans l'intervalle je déposerai le rapport.

M. AMES: Le ministre voudra-t-il en même temps déposer un rapport au sujet du dragage qui se fait dans la même rivière?

L'hon. M. PUGSLEY: J'en prendrai note et je le déposerai.

Rivière Saint-Jacques (Laprairie).—Briseglace près de l'embouchure, sur le Saint-Laurent, $1,000.

L'hon. M. PUGSLEY: Ces travaux se font à l'entreprise et le crédit est destiné à payer le solde de l'ouvrage.

M. TAYLOR: Y a-t-il quelque pont érigé sur ces jetées?

L'hon. M. PUGSLEY: Non, c'est pour protéger un pont, mais il n'y a pas de pont sur ces jetées.

M. AMES: C'est pour empêcher un pont qui traverse une petite rivière d'être détérioré par les crues du printemps.

Rivière Saint-Maurice.—Chenal entre Grandes-Piles et La Tuque, $15,500.

M. AMES: Qu'est-ce que le ministre a l'intention de faire avec les bateaux de dragage sur le Saint-Laurent cette année?

L'hon. M. PUGSLEY: Ce montant est destiné à continuer les travaux pour enlever les galets et pour améliorer la rivière en général.

Rivière Yamaska.—Débarcadère à Saint-Michel d'Yamaska, $4,500.

M. DOHERTY: Le ministre voudrait-il fournir au sujet de ce quai le même renseignement que nous avons demandé dans l'autre cas?

L'hon. M. PUGSLEY: Oui, je me le procurerai et on pourra le discuter en même temps que l'autre.

Saint-Alphonse (de Bagotville).—Extension du quai du côté sud, $25,000.

M. AMES: Je désire saisir l'occasion de ce chapitre pour parler davantage des améliorations dans le comté de Chicoutimi et Saguenay. L'honorable député (M. Girard) qui a parlé de bonne heure dans la soirée, a été très peiné parce qu'il était sous l'impression que nous avions fait de cette question une affaire d'animosité personnelle à son égard. Je désire donner l'assurance à l'honorable député que, quant à moi, je n'ai absolument aucune animosité à son égard et que je n'attaque pas certains chapitres des dépenses dans son comté pour un motif tel que sa personnalité a quelque chose à faire avec nos critiques. Je crois qu'il est peu juste de la part d'un député de cette Chambre d'exprimer son mécontentement et de se considérer comme persécuté ou comme l'objet d'abus ou d'injures si des députés de l'opposition en remplissant leurs devoirs tels qu'ils ont juré de les remplir et en exerçant leurs droits de faire des observations, arrivent par hasard à critiquer le Gouvernement ou les fonctionnaires du Gouvernement à propos d'un chapitre quelconque du budget.

Ce n'est pas une défense pour l'honorable député de dire que ces dépenses variées dans le comté de Chicoutimi et de Saguenay avaient l'approbation des conservateurs du comté, car pour moi personnellement, je désire qu'il soit bien compris ici, que même si les conservateurs et les libéraux dans un comté quelconque du Dominion sont en faveur d'une dépense que je puisse considérer comme illégale, ma critique serait absolument la même si tous les conservateurs du comté s'étaient prononcés en sa faveur.

Nous ne nous opposons pas à ce que l'on dépense dans un comté, de l'argent donné par le gouvernement fédéral pour des entreprises qui relèvent strictement de l'administration fédérale, quand on a présenté à la Chambre une déclaration que le Parlement a acceptée et pour laquelle le Parlement a voté des crédits et quand cet argent est dépensé de la manière que le Parlement en a décidé et de la façon qu'il voulait que l'argent fut dépensé.

Maintenant, à propos de cette localité de Saint-Alphonse de Bagotville, nous pouvons raconter une petite histoire qui ira de pair avec celle que nous avons entendue à pro-

pos de la rivière du Moulin. C'est une autre preuve que les ministres ont communiqué des informations inexactes à la Chambre et que les dossiers du département ont donné des impressions inexactes pour des cas dans lesquels des deniers ont été votés et dépensés d'une façon absolument différente de celle que le Parlement avait fixée.

En 1905 un item fut inscrit pour des dépenses à effectuer à Saint-Alphonse de Bagotville. Voici comment le chapitre était porté au budget:

Quai de Saint-Alphonse.—Enlèvement de rochers pour approches, $1,000.

M. Hyman qui était alors ministre des Travaux publics, a fait la déclaration suivante:

C'est une paroisse importante et c'est une faible dépense de $1,000 simplement pour amélioration dans le chenal.

L'item fut adopté sur cette recommandation. L'année suivante le ministre des Finances avait pris à sa charge les crédits et il avait dans le budget l'item suivant:

Saint-Alphonse de Bagotville.—Réparations au quai, $1,000.

et M. Fielding dit:

Cette somme est destinée à construire des jetées pour les réparations du quai et pour enlever les galets des approches du quai. Il y a $1,000 inscrits au budget principal et le coût total des travaux s'élèvera à $2,000.

Evidemment M. Fielding avait été mis sous la même impression que M. Hyman. Quand parut le rapport de l'auditeur général, il montra de la façon suivante comment l'argent avait été dépensé.

Saint-Alphonse de Bagotville, enlèvement des rochers dans les approches.

Quand les listes de paye furent déposées, voici comment elles indiquaient la dépense:

Pour enlever des rochers dans les approches.

L'explication donnée par M. Hyman et celle de M. Fielding, montrent clairement qu'ils pensaient que nous votions des crédits pour enlever des rochers dans le chenal, de façon à rendre possible l'accès du quai aux bateaux. Cela aurait été une dépense fédérale parfaitement légitime. Durant plusieurs années successives, la Chambre a été appeler à voter de l'argent dans ce but. Comment l'argent a-t-il été dépensé? Saint-Alphonse de Bagotville est une petite ville située à l'extrémité sud de la baie des Ha-Ha. Le quai a été construit en eau profonde, il est tout près de la ville de Saint-Alphonse de Bagotville et sert aux bassins des habitants de cette localité. J'ai été là et je sais de quoi je parle. Il y a un quai pour les besoins des habitants de la ville et ils l'utilisent pour atteindre le Saguenay et être en communication avec Tadousac et Québec.

Mais sur l'autre côté de la baie, à un demi-mille du quai, il y a une haute crête de terre qui s'avance dans l'eau et à son extrémité se trouve un petit hameau nommé l'Anse à Benjamin. Les habitants de ce hameau désiraient vivement avoir un chemin pour aller au quai. Ils ont essayé d'obtenir de l'argent pendant des années pour construire cette route. Ils ont dépensé leur propre argent, mais il était nécessaire que la route grimpe aux flancs d'une colline de 250 pieds de hauteur et descendre de l'autre côté. Ils voulaient avoir une poute taillée dans le roc qui aurait été réellement une route horizontale entre l'Anse à Benjamin et Saint-Alphonse de Bagotville, Ils obtinrent ces milliers de dollars qui furent dépensés chaque année pour faire sauter les rochers le long de la route que la municipalité aurait dû faire construire à ses frais. On inscrivait la dépense comme " enlèvement des rochers dans les approches " et M. Hyman et M. Fielding ont pensé qu'il s'agissait d'enlever des rocs de l'eau du chenal jusqu'au quai. Le rapport de l'auditeur général et les feuilles de paye donnaient l'idée qu'il s'agissait d'enlever des rochers du chenal.

En réalité il s'agissait de creuser une route conduisant à un quai que nous n'avions pas le droit de construire. Ce n'était pas une dépense relevant de l'administration fédérale, c'était une dépense qui avait été commencée par les habitants eux-mêmes, mais comme ils parvinrent à intéresser leur député et à obtenir que l'ingénieur ordinaire envoie un rapport favorable, la route fut construite avec les crédits fédéraux. J'ai des photographies des travaux et je serai heureux de les communiquer au ministre. Il verra où la route a été creusée dans le roc, bien que la dépense soit indiquée comme destinée à enlever les rochers des approches.

L'hon. M. PUGSLEY: Mon honorable ami ne sait-il pas qu'à Saint-Alphonse de Bagotville il n'y a pas de rochers dans le chenal, que l'eau y est très profonde et que c'est un endroit où les navires océaniques peuvent aborder? Je suis surpris que mon honorable ami n'ait pas compris à quoi était destiné le crédit. Il aurait dû savoir que c'était pour enlever des rochers et faciliter l'accès du quai par la terre.

M. AMES: Le ministre a dit "pour améliorations dans le chenal".

L'hon. M. PUGSLEY: Eh bien! M. Hyman a évidemment été mal renseigné. Ce n'est pas la première personne qui est mal renseignée.

M. GEORGE TAYLOR: Je suis tout bonnement surpris de voir le ministre se lever pour tenter de justifier cette dépense. Nous avons voté cet argent dans le but d'améliorer la navigation et pourtant d'après les renseignements donnés par mon honorable

ami de Saint-Antoine (M. Ames) la somme a été dépensée pour construire une route. Je voudrais que mon honorable ami fasse passer ces photographies au ministre et le prie de justifier la déclaration qu'il a faite en Chambre quand il nous a demandé de voter cet argent.

L'hon. M. PUGSLEY: Je conçois qu'il peut arriver que le ministre soit mal renseigné; depuis que je fais partie du cabinet, il est arrivé que certains crédits ont été votés très promptement. Ces honorables députés prennent parfois moins de précautions quand il s'agit d'un million, qu'ils n'en prennent en d'autres temps à l'égard d'une pièce de cinquante sous.

M. GEORGE TAYLOR: Nous avons cru véritable la déclaration du ministre, mais évidemment il nous a induits en erreur.

L'hon. M. PUGSLEY: Evidemment, si le ministre a fait cette déclaration, il se trompait; mais rien dans le crédit même ne donnait à penser qu'il s'agissait de draguer le chenal, car il est nettement indiqué qu'il s'agit d'enlever des galets des approches du quai public. On ne saurait taxer d'irrégulière la dépense faite en vue de la construction d'un chemin aboutissant à un quai public pour la commodité du public. C'est arrivé fréquemment. La pratique du département a toujours été de s'assurer un chemin aboutissant à tout quai public et de le mettre en bon état. Dans plusieurs cas qui m'ont été soumis, j'ai donné des ordres relativement aux approches de quais publics. Autrement, le quai ne serait d'aucune utilité. Quant à construire un quai, il n'est que raisonnable de voir aux approches, afin que le public puisse s'en servir. L'honorable député (M. Ames), ne devrait pas se montrer trop difficile dans le cas d'une dépense comme celle-ci, relative aux approches d'un quai propre à faciliter l'utilisation des seuls moyens de transport du pays. Il ne faut pas perdre de vue que les habitants de l'endroit n'ont pas comme tant d'autres d'accès aux chemins de fer. Ailleurs, on n'a qu'à se rendre au chemin de fer, qu'à s'installer dans la salle d'attente de la gare jusqu'à l'arrivée du train; mais ici, en hiver, on est sans aucun moyen de communication avec les grandes villes, et en été, on n'a que le bateau pour transporter ses produits au marché, pour atteindre Québec, Montréal, et autres centres. La dépense n'a été que de $2,000.

M. AMES: De près de $4,000.

L'hon. M. PUGSLEY: Il n'est que juste que ces gens aient quelque commodité, et je ne trouve pas cette dépense inopportune. Sans doute, l'honorable député ne songe pas à prétendre que M. Hyman, ou M. Fielding, a voulu tromper le comité; car s'ils avaient demandé le vote de ce crédit pour le déblaiement d'un chemin, le comité n'aurait pas refusé, il y aurait consenti tout aussi volontiers que dans l'autre cas.

M. AMES: Je ne dis pas que M. Fielding, ou M. Hyman, a voulu tromper le Parlement; mais ce que je dis c'est que l'un et l'autre ont été induits en erreur par les représentations qui leur ont été faites, et que de même le Parlement a été induit en erreur par de semblables déclarations.

Je sais bien que la somme en jeu n'est pas considérable, mais il y a la question de principe. On nous trompe de parti pris à l'égard de ces diverses dépenses. Dans le cas en question, si le ministre avait fait connaître son plan et avait déclaré que ces deniers seraient appliqués à la construction d'un chemin éloigné de trois quarts de mille du quai, lequel se trouve vis-à-vis d'un village, et en communication directe avec le grand chemin, je doute fort que le comité eût sanctionné ce crédit; car on n'avait pas plus de raison de construire ce chemin à trois quarts de mille du quai qu'on n'en aurait eu de construire un chemin sur un point quelconque du comté de Chicoutimi. Si le ministre avait déclaré qu'il se proposait de construire un chemin de l'autre côté de la baie dans le but de relier les deux hameaux, pensez-vous que le Parlement y aurait consenti?

L'hon. M. PUGSLEY: Le but n'était-il pas de permettre aux habitants du hameau d'atteindre le quai?

M. AMES: C'était de permettre aux habitants du hameau d'atteindre le village. Pour quatre-vingt-dix personnes qui se rendent au village, il s'en trouve dix qui se rendent au quai. Il s'agissait de mettre ces gens en mesure d'obtenir du Gouvernement fédéral un ouvrage qu'ils auraient dû exécuter eux-mêmes. Si vous aviez invité la Chambre à voter des fonds pour cette fin, soyez sûr que vous n'auriez pas réussi. Avec cette photographie sous ses yeux, le ministre va-t-il prétendre sans sourciller que nous aurions exécuté ce travail pour ces gens à leur demande? Certes, si le ministre se déclare favorable à cette idée, nous ne pourrons qu'être très méfiants à l'égard des crédits qu'il nous demandera de voter.

L'hon. M. PUGSLEY: Après avoir examiné cette rive parsemée de rochers ainsi que le chemin qui conduit au quai, je déclare qu'à mon avis la députation aurait accordé cette subvention. Voyez ce rivage enserré de rochers; vous ne voudriez pas que les voyageurs fussent obligés de descendre cette pente rocheuse, vous leur accorderiez sur-le-champ un chemin aboutissant au quai. Ces photographies fournissent les meilleures preuves de la nécessité de ces ouvrages.

M. GIRARD: Je ne me rappelle pas quelles explications ont été fournies à la

Chambre la première fois que le crédit a été demandé, mais je sais qu'il m'a été adressé des pétitions pour être transmises au Gouvernement, en vue d'obtenir l'exécution de ces travaux. Je puis assurer à l'honorable membre que ces approches ont été faites en vue de donner accès au quai, et non pas accès au village. J'habite ce district et j'en connais bien la topographie; et comme l'honorable député (M. Ames) est passé par là une ou deux fois, il a dû observer que juste en avant du quai de Saint-Alphonse la profondeur de l'eau est d'à peu près 150 pieds, et qu'on n'aurait aucune raison de vouloir enlever des galets de cet endroit. Mais il se trouve un peu plus loin un énorme côteau qui empêche les gens d'arriver au quai, et les cultivateurs des environs, au lieu de se servir du quai de Saint-Alphonse trouvaient plus avantageux de faire un détour de plusieurs milles pour aller déboucher au quai de Chicoutimi. Tenant compte de ces circonstances, le Gouvernement a consenti à construire des approches à ce quai.

M. G. TAYLOR: Dites plutôt un chemin.

M. GIRARD: Donnez-leur le nom qu'il vous plaira; ce sont des approches au quai. L'honorable député (M. Ames), est-il d'avis qu'il soit plus condamnable de construire ces approches au quai de SaintAlphonse que de construire comme le gouvernement conservateur l'a fait jadis, un chemin de trois milles de longueur comme avenue à un quai qui n'existait même pas?

L'hon. M. PUGSLEY: En quelle année cela?

M. GIRARD: Il y a à peu près vingt ans; M. Ouimet était ministre des Travaux publics, et il obtint une entreprise pour la construction de trois milles de chemin en vue de venir en aide aux colons dans le canton de Taillon. Personne ne s'en plaint ici; personne n'a fait mine d'être scandalisé. Je suis surpris d'entendre ces honorables députés de la gauche prêcher aujourd'hui une doctrine tellement contraire à la pratique qu'ils ont suivie du temps qu'ils étaient au pouvoir. La seule différence entre la conduite de notre gouvernement et celle de l'ancien gouvernement conservateur, c'est que les approches construites par le gouvernement libéral au quai de Saint-Alphonse, sont pour un quai qui existe bel et bien, tandis que l'avenue construite par le gouvernement conservateur à un quai dans Taillon, était pour un quai inexistant. Je crois que l'honorable député (M. Ames) aime beaucoup la photographie.

M. AMES: Et j'en fais un emploi utile.

M. GIRARD: Je l'espère, mais je regrette beaucoup que son activité en matière de photographie paraisse se restreindre au district de Chicoutimi.

M. AMES: J'ai beaucoup de photographies prises ailleurs.

M. GIRARD: Si l'honorable député est sincère il avouera que ce n'est pas de son propre mouvement qu'il soulève cette question; il sait très bien qu'il a un souffleur, et ce souffleur, qu'il le sache, n'est pas un ami pour lui, quoi qu'il en pense. Je tiens à protester contre cette manière de faire. Ces gens n'ont pas le courage d'autoriser l'honorable membre à divulguer leurs noms et viennent, à couvert, diriger des attaques contre le Gouvernement et contre moi, cherchant à faire croire à la Chambre que dans ma circonscription tout se fait malhonnêtement et que le Gouvernement est constamment trompé quand il vient en aide à mes commettants. J'ai été heureux d'entendre l'honorable membre déclarer qu'il n'avait rien contre moi personnellement..

M. AMES: Rien du tout.

M. GIRARD: Que l'honorable député soit bien convaincu qu'il fait le jeu de quelqu'un animé de mauvais sentiments à mon égard. De tous ceux qui ont été employés par le Gouvernement à cet ouvrage, on n'en a signalé qu'un seul, et celui-là c'est mon fils. Comment l'honorable membre a-t-il pu le découvrir si quelqu'un ne s'est pas chargé de le lui indiquer? N'est-ce pas là la preuve d'une animosité personnelle à mon égard? L'honorable député ignorait, j'en suis bien persuadé, que L. P. Girard est mon fils, avant que M. Lapointe fût venu ici lui fournir ce renseignement dans l'espoir de me causer de l'embarras. J'invite l'honorable membre à se renseigner sur le compte de M. Lapointe. Je sais de quel bois il se chauffe, je sais que ce qu'il en fait c'est en raison d'affaires judiciaires pendantes contre lui; car durant l'élection il s'est attaqué au Gouvernement, il s'est attaqué à moi, il s'est attaqué aux employés du Gouvernement et nous a tous traités de voleurs. Il se trouve maintenant acculé dans une impasse et tente de se dérober lui-même en s'attaquant à moi. Je pensais l'honorable député (M. Ames) trop fier pour s'abaisser à discuter de telles questions en cette Chambre.

Sainte-Anne des Monts.—Améliorations du havre à l'embouchure de la Grande rivière Sainte-Anne, $2,500.

M. PRICE: Expliquez-nous ce crédit.

L'hon. M. PUGSLEY: Il s'agit de construire à cet endroit certains ouvrages qui assureront un refuge commode aux embarcations naviguant dans cette partie du fleuve. On estime la dépense totale à $17,750, et le présent crédit doit permettre de parachever les travaux.

Quai de Saint-Fulgence, $1,000.

M. AMES: Combien allez-vous dépenser de plus sur ce quai?

L'hon. M. PUGSLEY: Ce crédit a pour objet de parachever les travaux.

M. AMES: Le ministre affirme-t-il nettement que ce crédit va permettre de parachever les travaux?

L'hon. M. PUGSLEY: Le ministre le déclare aussi nettement qu'on peut le faire sur la foi d'ingénieurs tout à fait compétents; oui, ce crédit va permettre de terminer l'ouvrage.

Quai de Saint-Jean des Chaillons, y compris le dragage, $3,500.

M. AMES: Quand ces travaux ont-ils été commencés?

L'hon. M. PUGSLEY: Il y a à peu près huit ou dix mois.

M. AMES: C'est-à-dire vers le mois de juin?

L'hon. M. PUGSLEY: Oui.

M. AMES: Quand ont-ils été interrompus?

L'hon. M. PUGSLEY: C'est un nouveau crédit affecté à ces travaux qui comprennent du dragage en avant du quai, pour enlever les débris du chenal du Saint-Laurent et qui paraissent avoir été déversés à cet endroit, par la négligence de ceux qui étaient chargés de ce travail. A 85 pieds au nord du quai, on n'a laissé que dix pieds d'eau, là où il y avait autrefois 16 pieds. Nous prolongeons aussi le quai construit le long de la rive, au bas de la falaise, et nous construisons également un mur de soutènement au moyen de caissons en cèdre, à parois disjointes, pour empêcher la terre et les arbres de tomber dans le fleuve et d'endommager le chemin conduisant au quai.

M. AMES: L'honorable ministre n'a pas répondu à ma question. Il dit que les travaux ont commencé il y a dix mois. Quand ont-ils pris fin?

L'hon. M. PUGSLEY: Je puis dire à mon honorable ami que les travaux ont été faits, mais je ne sais pas la date exacte à laquelle ils ont pris fin. Je suppose que c'est à la fin de la saison. Pendant ces huit mois on a construit 110,000 pieds de caissons à parois disjointes, dont 160 pieds sur le côté du quai ont en moyenne 6 pieds de hauteur et de 30 à 33 pieds de largeur sur une longueur de 137, et de 18 à 20, sur une longueur de 23 pieds. On a encore construit 99 pieds du mur de soutènement sur une hauteur de 12 pieds, et en partie remplie de pierre, pour en assurer la stabilité. Pour obvier à la raideur de la côte qui conduit au chemin public, il a fallu construire un encoffrement à parois disjointes à l'extrémité est du quai; les dimensions à la base sont de 29 x 33 pieds, s'élevant à 29 pieds, avec une inclinaison de 2½ pieds sur le côté, ce qui donne un tablier de 24 pieds carrés au sommet; l'encoffrement se prolonge jusqu'à la falaise et en suit l'inclinaison. Un chemin sur chevalets de 76 pieds par 24 x 44 pieds à l'extrémité supérieure relie le quai au chemin, en haut de la falaise.

M. AMES: Ce que je désire savoir, si le ministre est en état de me le dire, c'est quand ces travaux ont été commencés et quand ils ont été arrêtés. Loin de m'opposer à cette entreprise, je demande qu'elle soit exécutée sans retard. Si mes renseignements sont exacts, les travaux ont été commencés environ une semaine avant les élections provinciales, c'est-à-dire vers le 1er juin, et qu'ils ont été discontinués immédiatement après les élections, vers le 10 juin. On les a repris quelque temps avant les élections fédérales, en octobre, pour les discontinuer de nouveau après ces élections. L'entreprise devrait être complétée une bonne fois au lieu d'être abandonnée et reprise chaque fois qu'il y a une élection.

L'hon. M. PUGSLEY: Mon honorable ami veut probablement parler des travaux sur le chemin. Pendant la saison des récoltes, les gens ne se décident pas facilement à abandonner leurs fermes, mais plus tard, les ouvriers ne sont pas rares. Il a pu arriver que les élections aient eu lieu quelque temps après les récoltes, quand les gens pouvaient quitter leurs fermes sans inconvénient. Mais je ne crois pas que les remarques de l'honorable député s'appliquent aux travaux du quai qui n'ont pas été interrompus, je crois. Mon honorable ami admet, que c'est un travail nécessaire.

M. AMES: L'honorable ministre fait un bel éloge du climat de la province de Québec en disant que les récoltes commencent le 10 juin et qu'il a fallu discontinuer les travaux immédiatement après l'élection.

L'hon. M. PUGSLEY: Je parlais des récoltes en août et septembre.

M. AMES: Le ministre ferait mieux de chercher une autre excuse; celle-ci ne vaut rien.

L'hon. M. PUGSLEY: Dans le moment je n'en trouve pas d'autre.

M. GEO. TAYLOR: L'honorable ministre pourra-t-il déposer les bordereaux de paie, quand il apportera les autres renseignements?

L'hon. M. PUGSLEY: J'apporterai tout; je me procurerai une grande charette à bœufs et j'apporterai tout.

M. AMES: Voici encore un cas ou une entreprise publique est convertie en engin électoral. Dès que survient une élection provinciale ou fédérale, on commence les travaux, et aussitôt l'élection finie, on congédie les ouvriers. Si cet ouvrage est nécessaire, faites-le; s'il est inutile, ne

faites pas semblant de le faire chaque fois qu'il y a une élection.

Saint-Nicolas.—Réparations au quai, etc., $2,850.

M. AMES: Si le quai de Saint-Nicolas est loué, à qui et à quel prix?

L'hon. M. PUGSLEY: Il n'y a aucun bail au département.

M. AMES: Dans le rapport de l'auditeur général il est dit qu'il a été loué, à raison de $25 par année. A qui?

L'hon. M. PUGSLEY: Ce doit être par le département de la Marine.

M. AMES: Le Gouvernement l'a-t-il construit en vue de le louer à quelqu'un? Alors, à qui?

L'hon. M. PUGSLEY: Mon honorable ami n'ignore pas que mon département ne retire pas de loyer pour les quais. Quand nous les transférons, le département de la Marine perçoit les droits de quaiage, ou peut-être les abolit-il, je n'en suis pas certain. S'il y a eu un bail, cela regarde le département de la Marine. Je n'en connais rien.

M. GEO. TAYLOR: La Chambre a voté $3,000 l'an dernier.

L'hon. M. PUGSLEY: Oui, ces $2,850 ont déjà été votés.

M. GEO. TAYLOR: Qu'a-t-on fait avec les $150?

L'hon. M. PUGSLEY: Quelques légers travaux.

M. GEO. TAYLOR: En temps d'élection?

L'hon. M. PUGSLEY: On a fait un peu de pavage.

M. AMES: Je désire savoir si ce quai a été construit pour être loué à des particuliers et si le public y a encore accès.

L'hon. M. PUGSLEY: Le public a accès à ce quai. C'est contraire à la politique du Gouvernement d'accorder des privilèges exclusifs à qui que ce soit.

M. AMES: Le quai a été construit pour être loué à quelqu'un à raison de $25 par année?

L'hon. M. PUGSLEY: Où mon honorable ami a-t-il vu qu'il est loué?

M. AMES: Dans le rapport de l'auditeur général.

L'hon. M. PUGSLEY: Si mon honorable ami veut regarder plus attentivement, il verra que cette somme ne représente que le revenu provenant de la compagnie de bateaux qui, au lieu de payer le quaiage chaque fois qu'elle dépose des marchandises, à chaque voyage, paie une somme annuelle. Le quai est ouvert à tous ceux qui veulent s'en servir.

Sorel.—Quai à eau profonde, $86,000.

M. PRICE: Est-ce le quai qui s'est écroulé l'an dernier?

L'hon. M. PUGSLEY: Non. Celui qui s'est écroulé était construit depuis plusieurs années. Nous le reconstruirons, mais sur de nouveaux plans. Après un examen minutieux du lit du fleuve, nous sommes certains que celui-ci résistera. Le sous-sol à cet endroit, est très mobile, on y rencontre beaucoup de sable mouvant, mais les fondations ont été éprouvées et il s'agit d'une toute autre construction.

(Il est fait rapport des résolutions adoptées.)

M. GEO. TAYLOR: Quel est le programme pour demain?

L'hon. M. FIELDING: Nous avions l'intention d'étudier la résolution relative au prêt au Grand-Tronc-Pacifique, mais comme certaines informations demandées par l'opposition ne sont pas prêtes, cette discussion est remise à mardi. Demain nous demanderons que la Chambre siège en comité des subsides, pour discuter le budget. Je propose que la séance soit levée.

(La motion est adoptée et la séance est levée à onze heures et trois quarts du soir.)

CHAMBRE DES COMMUNES.

Vendredi, 19 mars 1909.

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

DEPOT D'UN BILL CONCERNANT LES ENGRAIS DE FERME.

L'hon. WM TEMPLEMAN (ministre du Revenu de l'intérieur) demande à présenter un projet de loi (n° 110) concernant les engrais de ferme.

—On a constaté que la loi actuelle est inapplicable et ne protège pas les acheteurs d'engrais. Nous avons l'intention de l'abroger et de la remplacer par les présentes prescriptions. Le projet de loi, quoique calqué sur la loi actuelle, renferme d'importantes modifications. Nous désirons donner plus de garantie aux cultivateurs qui achètent des engrais. Le projet de loi décrète que les fabricants d'engrais seront immatriculés et que leurs produits porteront des numéros matricules. Il décrète aussi qu'un certificat d'analyse devra être placé sur chaque paquet d'engrais vendus et établit des peines pour les contraventions à la loi.

A la dernière session, un projet de loi a été rédigé, soumis au Sénat, lu une 2e fois et distribué en vue de le faire connaître aux cultivateurs et à d'autres qui s'intéres-

sent à la question des engrais. Nous avons reçu beaucoup de réponses et de critiques du projet de loi et presque tous les correspondants étaient d'accord pour demander qu'il fût modifié. Par conséquent, ce bill est la reproduction du projet de loi déposé au Sénat, l'an dernier, sauf certaines modifications et retouches dont l'objet est de faire disparaître les imperfections qu'on nous a signalées.

M. J. D. REID (Grenville): Le ministre ne pourrait-il pas ajouter un article au présent bill ou déposer un autre projet de loi afin d'appliquer les mêmes dispositions à la vente des produits destinés à l'alimentation. des bestiaux? Plusieurs cultivateurs se sont plaints à moi qu'ils trouvaient des graines et autres substances dans les produits qu'ils achetaient pour nourrir le bétail.

L'hon. M. TEMPLEMAN: Depuis la dernière session, nous avons mis à l'étude le projet de réglementer la vente de la nourriture destinée aux bestiaux. Plusieurs délégations sont venues à Ottawa et nous ont entretenus, le ministre de l'Agriculture et moi, et il est question de préparer et de déposer, à cette session, un projet de loi analogue au présent bill. J'espère prendre une décision à ce sujet dans une semaine environ.

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

ADOPTION D'UN AMENDEMENT DU SENAT AU BILL MODIFIANT LA LOI DES TERRES FEDERALES.

L'ordre du jour appelle la prise en considération d'un amendement du Sénat au bill (n° 8), déposé par M. Oliver, tendant à modifier la loi des terres fédérales.

L'hon. FRANK OLIVER (ministre de l'Intérieur): L'amendement proposé par le Sénat a été suggéré par le département et a pour objet de parer à une situation qui a été créée par le très grand nombre de lettres patentes actuellement émises. L'article 90 de la loi a trait à la rédaction et à la signature des lettres patentes. Il est prescrit que celles-ci seront remises au secrétaire d'Etat et contresignées par lui ou par le sous-secrétaire d'Etat. Le nombre en est devenu si considérable que leur signature cause une grande perte de temps à l'un ou à l'autre, et l'amendement fait par le Sénat et soumis à l'approbation de la Chambre décrète que les lettres patentes pourront être contresignées soit par le secrétaire d'Etat, par le sous-secrétaire, comme actuellement ou "par quelque autre personne spécialement autorisée à ce faire par le Gouverneur en conseil". C'est là tout l'amendement et son objet.

(L'amendement est adopté).

M. W. TEMPLEMAN.

OBSERVATIONS SUR LE TARIF A DEUX CENTS APPLICABLE AUX PLACES EN CHEMIN DE FER.

L'hon. M. FIELDING propose que la Chambre se déclare en comité des subsides.

M. W. F. MACLEAN (York-sud): Avant que vous quittiez le fauteuil, monsieur l'Orateur, je désire appeler l'attention de la Chambre sur la lettre suivante que j'ai reçue ce matin:

36 rue Craig ouest, Montréal.

Cher monsieur,—Je vous prie de m'aider à recouvrer mon argent du Grand-Tronc, je suis arrivé de Toronto d'où j'étais parti mardi dernier. On m'a vendu un billet de seconde et enregistré mon bagage. Personne ne m'a dit un mot ni empêché de prendre le train de dix heures et quart du soir; mais le chef du train, lorsqu'il fit sa tournée, me demanda de lui remettre $3,35 ou de descendre du train. J'ai payé sous protêt et je vous envoie le reçu. Je sais que c'est vous qui dirigez la lutte et que vous pouvez me faire rendre justice.

Quelques VOIX: Très bien! très bien!

M. W. MACLEAN: On fait parfois notre éloge hors de ces murs. La lettre ajoute:

J'ai déjà pris trois fois le même train, celui de 10 heures et quart, de Toronto à Montréal, et on a toujours accepté sans mot dire mon billet de seconde. On me dit que la compagnie est tenue de transporter dans ce train les voyageurs de seconde. Voulez-vous me renseigner sur ce sujet? En vous remerciant d'avance, je demeure,

Votre tout dévoué,
GEORGE MOORE.

Le reçu est inclus dans l'enveloppe. Ainsi que je l'ai souvent déclaré dans cette enceinte, je soutiens que cet individu, ou toute autre personne, avait le droit de voyager dans ce train du Grand-Tronc en payant deux cents par mille. Le droit de voyager à ce prix-là dans un train du Grand-Tronc a été reconnu par le plus haut tribunal de l'empire. Dernièrement, le conseil privé d'Angleterre rendait une décision qui déclarait que la compagnie du Grand-Tronc de chemin de fer était tenue de donner, au moins une fois par jour, un service de 2 cts. par mille entre Toronto et Montréal. Nous savons aussi que cette opinion a été corroborée par la commission des chemins de fer du Canada, et par toutes les cours de justice; pourtant, le Grand-Tronc a obligé cet individu qui désirait voyager en payant deux cents par mille, à verser le prix d'un passage en première et l'a menacé de l'expulser du train, s'il ne s'exécutait pas.

Je désire savoir qui s'occupe de protéger le public dans cette affaire. Je commence à en avoir assez ou, du moins, si je consens à continuer la lutte, je prie le cabinet, le ministre des Chemins de fer et des Canaux ou quelque fonctionnaire public de faire en sorte que le public obtienne ce qu'il a le droit d'obtenir. Depuis quelques jours, j'ai dû consacrer mon temps à préparer une

cause afin de porter cette affaire devant la commission des chemins de fer pour obtenir un service à deux cents par mille entre Toronto et Montréal, voire même dans toute la province de Québec. D'après mon interprétation de la loi et l'avis d'un avocat éminent, la population de cette province et celle de la province d'Ontario jusqu'à Toronto peuvent exiger ce service à deux cents par mille. Or, loin de là, on a refusé de transporter cet indivdu à ce prix. On l'a menacé de l'expulser du train et on l'a obligé à verser un supplément de prix. Le cabinet, le ministre des Chemins de fer et des Canaux et le ministre de la Justice devraient se mettre à l'œuvre sur l'heure pour lui faire rendre justice.

L'hon. M. FOSTER: N'y avait-il pas de voitures de seconde?

M. W. F. MACLEAN: Je ne saurais dire, mais ce voyageur avait le droit d'être transporté à ce prix-là. Notre sang bout d'indignation à la pensée que les compagnies du Grand-Tronc et du Pacifique-Canadien transportent à travers le Canada, à raison de deux cents par mille ou moins, tous les voyageurs qui prennent leurs trains aux Etats-Unis, contentes d'accepter ce prix-là, tout en menaçant d'expulser un Canadien qui exige le même traitement. Jusques à quand tolérerons-nous cela au Canada ? Pourtant, c'est un fait d'occurrence journalière. Je m'en suis enquis et on m'a prouvé à maintes reprises que les voyageurs qui prennent le train dans le Michigan ou l'état de New-York— on peut en dire autant du Sault ou des environs de la frontière du Manitoba—sont transportés à raison de deux cents par mille, tandis qu'un Canadien est tenu de payer trois cents et ne peut pas prendre place dans une voiture de seconde ou de troisième. Le chef de train l'arrête et lui dit: Si vous ne payez pas ce supplément, le train stoppera et nous vous ferons descendre dans un endroit désert.

Cela a déjà eu lieu. Le procès que nous avons gagné devant le conseil privé avait été intenté parce qu'on avait arrêté un train pour expulser un reporter qui refusait de payer le supplément. Je n'ai pas mission de faire la guerre aux chemins de fer de ce pays, ni de rien dire ni de rien faire contre le Grand-Tronc. Mais je suis ici pour demander à ces chemins de fer, d'abord, de remplir les obligations que leur imposent leur charte et, ensuite, de traiter les Canadiens aussi bien que les Américains. Ce n'est pas faire la guerre aux chemins de fer. Ce n'est pas nuire à leur crédit ou vouloir diminuer leurs fonds, mais je soutiens qu'ils sont tenus de faire cela et que, s'ils y consentaient, ils gagneraient plus d'argent et le public apprécierait leurs bons procédés.

Dans le moment actuel, cette même compagnie du Grand-Tronc sollicite des faveurs, elle demande à l'Etat de lui venir en aide relativement à son entreprise du Grand-Tronc-Pacifique, et on nous a déjà appris qu'elle obtiendrait de l'aide. Puisque les directeurs s'adressent au Parlement, n'est-ce pas le temps de leur poser la question et de dire: Vous n'obtiendrez pas d'aide tant que vous ne remplirez pas les obligations que vous impose votre charte, et tant que vous ne consentirez pas à traiter les Canadiens aussi bien que les gens qui habitent au delà de la frontière.

Je sais que M Hays et quelques-uns des amis qu'il compte parmi les journalistes canadiens déclarent que je m'attaque injustement à la compagnie, et que les chemins de fer du Canada ne pourront pas se maintenir s'ils transportent les voyageurs à raison de deux cents par mille. Il a été établi aux Etats-Unis, comme partout où l'on a fait l'essai, que l'abaissement des tarifs des voies ferrées fait augmenter leurs recettes. Je suis prêt à le démontrer et à prouver que les chemins de fer n'auront pas à souffrir. L'intention de M. Hays et des compagnies de chemins de fer est de donner un service aussi restreint que possible et de prendre le public à la gorge. Je prétends que les compagnies gagneront plus d'argent si elles établissent un meilleur service et abaissent leurs tarifs. Le public dépensera autant pour voyager, mais il obtiendra un meilleur service et une entente plus cordiale régnera entre lui et les chemins de fer.

J'espère que le ministre de la Justice et le ministre des Chemins de fer me prêteront leur concours afin d'obtenir que les voyageurs canadiens soient mieux traités à l'avenir et d'empêcher que personne ne soit expulsé d'un train parce qu'il revendique ses droits ou exige que tous soient sur le même pied.

Je passerai maintenant à la question du capital de la compagnie du Pacifique-Canadien, question que j'ai traitée l'autre jour dans cette enceinte. J'ai alors déclaré à la Chambre que la question du capital des compagnies de chemins de fer était importante, qu'elle avait une influence directe sur les tarifs, et j'ai ajouté que cette vérité avait été démontrée aux Etats-Unis, et qu'en attendant quelques jours, nous connaîtrions les déclarations du nouveau président sur ce sujet. Le premier paragraphe, pour ainsi dire, du discours d'inauguration que le président Taft a prononcé l'autre jour à Washington, déclarait que le temps était venu de limiter le chiffre du capital des chemins de fer desservant plus d'un état et de protéger, par ce moyen, les voyageurs contre les tarifs excessifs.

Aux Etats-Unis, on a cru qu'il était opportun que quelqu'un s'enquit des projets d'augmentation de leur capital conçus par les compagnies de chemins de fer. Cependant, en Canada, nous avons permis au Pacifique-Canadien d'accroître considérable-

ment son capital et aux actionnaires de la compagnie, de se partager entre eux $60,000,000, imposant par là un fardeau inutile au commerce national, jusqu'à concurrence du dividende qui pourra être payé sur ces $60,000,000.

On m'a dit que le chiffre du capital de la compagnie ne nous concernait pas. J'ai établi le contraire par le discours du président des Etats-Unis et par la loi en vigueur dans l'état de New-York, et j'indiquerai maintenant d'autres résultats qui découlent du chiffre excessif du capital d'une compagnie. Si nous laissons croire au public que ce partage de gâteau deviendra la règle, qui achètera avec ses fonds des effets de chemins de fer à moins d'obtenir une part de gâteau. Et chose étrange, nous en avons la preuve de nos jours. Si le Pacifique-Canadien partage un gâteau, s'il devient d'usage d'émettre des actions de cette manière et si tous les actionnaires ont la perspective de devenir, dirai-je millionnaires, il continuera à agir ainsi et personne n'achètera les effets d'un chemin de fer s'ils ne sont pas accompagnés d'une prime ou d'une tranche de gâteau.

Qu'est-il arrivé? Le Pacifique-Canadien peut vendre autant d'actions qu'il le désire pourvu que les acheteurs aient une prime ou un gâteau à se partager.

Le Grand-Tronc ne peut pas vendre une action d'un dollar et il demande aujourd'hui à l'Etat de lui venir en aide. Il obtiendrait des fonds s'il avait un gâteau à partager; les capitalistes achèteraient ces actions; mais ceux-ci recherchent des valeurs à prime et le Grand-Tronc-Pacifique ne peut pas placer un seul de ses effets. Ce distributeur de gâteaux, ce créateur d'une nouvelle classe de gâteaux, sir Thomas Shaughnessey, peut venir au secours du Gouvernement et acheter quelques-unes de ses valeurs que le Grand-Tronc ne peut pas placer. Voilà quelle est la situation au Canada relativement aux effets des chemins de fer.

Il est urgent qu'un changement ait lieu et que le Gouvernement examine de près toutes ces émissions d'actions. Le Gouvernement devrait obliger le Pacifique-Canadien à n'émettre que des actions à 4 pour 100.

Le ministre de la Justice m'a dit qu'au lieu de découvrir quelle a été la véritable mise de fonds de l'entreprise du Pacifique-Canadien, tel que stipulé dans la charte, il avait consenti à remettre indéfiniment cette constation. Autrement dit le Pacifique-Canadien, condamné a être vendu à une certaine date, ne demandera pas à subir son châtiment tant qu'on le gorgera et qu'on lui permettra de partager des gâteaux. Voilà ce qui en est de la réglementation de ses tarifs que le premier traité nous accordait le droit d'exiger.

Je veux apprendre au ministre des Finances où en est rendue au Canada cette

manie d'accorder des primes. A peine peut-on mettre une valeur sur le marché canadien à peine d'y attacher une prime quelconque, et nous constatons que nos banques et quelques-unes de nos compagnies d'assurances participent à des opérations financières d'un nouveau genre qui me paraissent risquées. Chaque jour elles prélèvent des fonds destinés à utiliser l'énergie électrique dans l'Amérique du Sud, l'Amérique centrale ou le Mexique, et toutes ces valeurs sont mises sur le marché en grande partie avec le concours des institutions financières du Canada. On offre des obligations sur lesquelles sont greffées des actions, à titre de prime, de sorte que celui qui achète une obligation de $1,000 reçoit $1,000 d'actions qui ne lui coûtent rien. Cette manière de prélever des fonds produit un mauvais effet sur le pays et on en est rendu au point que les gens n'achètent plus de valeurs à moins qu'elles ne soient accompagnées d'actions données à titre de primes. Bien que les capitalistes canadiens soient libres de faire les placements qui leur conviennent, je ne suis pas prêt à admettre que les banques et les compagnies d'assurance du Canada doivent employer les économies du peuple à lancer des projets tendant à développer les industries étrangères. Il y en a assez à créer au Canada pour qu'il soit nécessaire de garder nos fonds au pays.

Je désire que le Grand-Tronc-Pacifique soit construit et que les fonds qu'il peut y avoir au Canada soient placés dans cette entreprise. Mais les Canadiens ne feront jamais de placements semblables, si on tolère cette pratique d'émettre des actions à titre de prime.

L'autre jour, un défenseur des compagnies d'assurance déclarait qu'il désapprouvait la proposition du Gouvernement tendant à imposer des restrictions à ces compagnies afin de les empêcher d'acheter des obligations comportant des primes sous forme d'actions; mais je déclare que de telles prescriptions législatives sont sages et qu'il faut mettre fin à cette pratique, en autant que l'Etat peut la faire disparaître. Il faut déclarer au Pacifique-Canadien qu'on ne lui permetra plus de partager un gâteau à ses actionnaires et de leur vendre au pair des effets qui valent $170 et qui vaudront bientôt $200.

Il faut mettre fin une fois pour toutes à cette pratique et, au nom du peuple canadien, je déclare au Gouvernement que pareille chose ne devra pas se répéter. Plus tard, je consulterai sur ce sujet le sentiment de la députation. Je dois dire dès maintenant à la Chambre qu'il faut que nous cessions de placer les économies du peuple canadien dans des compagnies étrangères qui émettent des actions comme prime aux acheteurs de leurs obligations. Cela n'est pas de l'intérêt du peuple canadien. Une fois que se sera implantée au pays l'habitude de donner des primes quel-

conques aux acheteurs des effets publics, nous serons obligés d'en donner constamment, et la première chose qui arrivera lorsque le Gouvernement émettra des valeurs sur la place de Londres, c'est qu'on lui demandera: Quelle prime nous donnez-vous? Ne pouvez-vous nous remettre des actions ordinaires qui, un jour, nous seront de quelque utilité, ou ne pouvons-nous pas obtenir certains privilèges?

Cette pratique persiste; il est temps d'y mettre fin et il faut le faire. Je profite de ce que le Grand-Tronc-Pacifique et le Pacifique-Canadien font des instances auprès de nous pour obtenir des faveurs. Ce dernier demande l'autorisation d'accroître son capital et le Grand-Tronc-Pacifique sollicite de l'aide. Je déclare que c'est le moment d'obliger ces grandes compagnies à traiter la population canadienne avec justice et de lui donner des tarifs à deux cents par mille comme elles en donnent aux Américains qui voyagent sur leurs réseaux.

Je répète qu'il faut faire cesser ces opérations financières de la part du Pacifique-Canadien et la manière d'y mettre fin c'est de dire à la compagnie que, non seulement elle doit se soumettre à la juridiction de la commission des chemins de fer aux termes de la loi générale, mais qu'elle doit se servir de fonds qu'elle a en caisse, vendre ses terres et renoncer au privilège d'exemption dont elle jouit dans l'Ouest. Tous ces privilèges peuvent être supprimés lorsqu'elle se présente ici en quête de faveurs et on peut obtenir d'elle certaines concessions à cet égard.

Je me propose de consulter plus tard le sentiment de la Chambre sur cette question. J'ai assez bien exposé la situation et je m'en rapporte au jugement de la députation. J'appelle l'attention du ministre des Chemins de fer sur la lettre que j'ai lue et qui a été écrite par un Canadien qui voyage par le Grand-Tronc et qu'on a menacé d'expulsion parce qu'il avait refusé de payer une somme que la compagnie n'avait pas le droit d'exiger de lui. J'espère qu'il obligera le Grand-Tronc à traiter cet individu comme il mérite d'être traité et à lui remettre les trois dollars et plus qu'on lui a extorqués.

L'hon. G. P. GRAHAM (ministre des Chemins de fer et des Canaux): Je ne retiendrai la Chambre qu'un instant. La question de l'émission d'actions par le Pacifique-Canadien a déjà été discutée et je ne reviendrai pas sur ce sujet. L'honorable député (M. W. F. Maclean) nous dit à bon droit que le discours du président Taft contenait certains commentaires à propos des émissions d'actions. A mon avis, ces commentaires étaient assez vagues.

M. W. F. MACLEAN: Très vagues.

L'hon. M. GRAHAM: Le président Taft a pris soin de ne pas particulariser; il n'a pas été aussi courageux que l'honorable député. A lire son discours, personne au monde ne saurait dire ce qu'il fera ou ce qu'il ne fera pas.

M. W. F. MACLEAN: Je gage que je vais vous dire ce qu'il fera.

L'hon. M. GRAHAM: L'honorable député qui nous à appris ce que le président Taft dirait peut peut-être vous dire maintenant ce que fera le président. Grâce à ce véritable instinct du journaliste qu'il possède, il a connu avant nous la teneur de son discours un jour d'avance, bien que j'eusse peut-être été aussi favorisé que lui, si je m'occupais encore de journalisme aussi activement que j'en avais l'habitude.

Quoi qu'il en soit, c'est sur le tarif à deux cents du mille qu'il a concentré ses observations. Je ne connais pas les détails de l'affaire dont il se plaint si ce n'est que, ainsi qu'il le dit, un individu a pris le train rapide du Grand-Tronc et qu'on n'a pas accepté son billet de seconde. Or, si je comprends bien, le jugement du conseil privé n'oblige la compagnie qu'à faire circuler, entre Montréal et Toronto, un train par jour pour transporter les voyageurs à raison de deux cents par mille.

M. W. F. MACLEAN : Ce train y était-il?

L'hon. M. GRAHAM : La décision des tribunaux ne permettait pas à ce voyageur de choisir le train le plus rapide, et nul chemin de fer au monde ne consentirait à le transporter sur son train le plus rapide au prix de deux cents par mille. Il avait sans doute choisi ce train dans le but de prouver que la compagnie refuserait de lui donner un passage de seconde classe, mais ce train, paraît-il, n'a pas de voitures de seconde. C'est l'un des trains les plus rapides du Grand-Tronc.

M. SPROULE : J'étais sur ce même convoi avant-hier et une dame à côté de moi, qui avait un billet de seconde, fut priée de passer dans une autre voiture.

L'hon. M. GRAHAM : Cela s'est-il passé sur le train de nuit allant à l'est?

M. SPROULE : Sur le train rapide allant de Montréal vers l'Ouest.

L'hon. M. GRAHAM : Ceci est arrivé sur le train de nuit muni de wagons-lit et, sur la voie du Grand-Tronc, un autre convoi, allant dans la même direction et sur lequel les billets de seconde auraient été acceptés, était parti quelque temps auparavant. Le train rapide ne se compose que de wagons-lit et de wagons de première classe. Je doute fort que celui qui a écrit cette lettre eut un grief réel. S'il s'adressait aux tribunaux, je doute fort qu'il aurait gain de cause, car la loi oblige le Grand-

Tronc à mettre un train par jour à la disposition des voyageurs de seconde et la compagnie est bien libre de faire circuler autant de train de première classe qu'elle voudra, sans violer la loi.

Quoi qu'il en soit, cette question du tarif à deux cents est très compliquée. Mon honorable ami n'ignore pas que, ces jours derniers, dans un des états où ce tarif était en vigueur, la loi qui l'imposait a été déclarée inconstitutionnelle, uniquement parce que les compagnies ne pouvaient pas transporter les voyageurs à ce prix et subsister. Nous oublions assez facilement qu'au Canada les chemins de fer sont aussi importants que le Parlement lui-même; le pays ne pourrait pas prospérer sans eux; nous avons dans les chemins de fer un intérêt égal à celui des compagnies et, bien que je sois d'avis d'obliger celles-ci à tenir leurs engagements et à donner au public un excellent service à des prix réduits, il ne faut pas s'imaginer que, chaque fois qu'on attaque les compagnies de chemins de fer on rend service au pays. Ces attaques peuvent quelquefois causer des torts graves au public.

Je ne devrais peut-être pas le dire, mais à l'heure présente je suis convaincu que nos chemins de fer ne traversent pas un territoire assez peuplé et ne transportent pas assez de voyageurs et de marchandises pour pouvoir établir un tarif à deux cents et réaliser des bénéfices raisonnables. Telles sont les conditions actuelles et si on demandait aujourd'hui au Parlement d'adopter une loi imposant aux compagnies un tarif à deux cents, je suis convaincu qu'il refuserait de l'adopter.

Tout en admettant que mon honorable ami a parfaitement le droit de persister dans ses idées au sujet d'un tarif à deux cents, je suis plutôt porté à croire le contraire. Sous ce rapport, nous ne pouvons pas comparer le Canada aux Etats-Unis ni à la Grande-Bretagne. Ni les tarifs ne peuvent pas être déterminées d'après la densité de la population. Au Canada, la population est clairsemée, nous n'avons que 7,000,000 d'âmes pour alimenter des voies ferrées qui traversent le pays d'une extrémité à l'autre, pendant que les Etats-Unis ont une population de plus de 80,000,000. Par conséquent, il est impossible d'exiger des tarifs aussi bas que ceux des Etats-Unis. Je n'ai rien à ajouter, et si nous devons obliger le Grand-Tronc à se conformer à ce que mon honorable ami appelle les conditions de sa charte et au jugement rendu, je doute fort que l'auteur de cette lettre eut un grief réel.

L'hon. GEO. E. FOSTER (Toronto-nord): Lorsqu'un chemin de fer comme le Grand-Tronc fait circuler des convois sur lesquels les billets de seconde classe son acceptés, n'est-il pas tenu de le faire savoir au public au moyen d'affiches?

M. G. P. GRAHAM.

Un voyageur peut savoir qu'il existe un tarif de transport de deux cents sur ce chemin de fer, mais il peut se tromper de train. N'est-ce pas le devoir de la compagnie de prévenir des erreurs de ce genre?

L'hon. M. GRAHAM : Je crois que tous les horaires, y compris ceux affichés sur les murs des gares, indiquent tous les détails qui peuvent servir aux voyageurs sous ce rapport-là; mais à Toronto les dispositions prises sont si imparfaites—trop imparfaites pour une ville de cette importance—que les gens peuvent se tromper de train.

Je reconnais, avec mon honorable ami, que l'on devrait adopter un règlement semblable à celui qui est en vigueur à Chicago et dans d'autres villes, pour empêcher les gens de prendre un autre train que le bon.

L'hon. M. FOSTER : Quand un préposé aux billets vend un billet de seconde classe, il devrait mettre l'acheteur au courant de tous ces détails-là.

M. W. F. MACLEAN : L'honorable ministre n'a pas saisi le point que je voulais établir. J'ai fait observer qu'il y a des Américains qui voyagent au prix de deux cents le mille sur les mêmes trains à bord desquels les Canadiens sont traités d'une façon aussi arbitraire.

L'hon. M. GRAHAM : Je ne sache pas que cela se soit produit.

M. W. F. MACLEAN : J'ai des preuves à l'appui de ce que j'avance, et le fait s'est répété pour tous les trains.

L'hon. M. GRAHAM: On doit se rappeler quand il s'agit du transport des voyageurs par chemin de fer, que le tarif, dans une certaine mesure, est subordonnée à la distance de l'endroit d'où l'on part. Cela est vrai pour le tarifs concernant le transport des voyageurs et des marchandises. Le trafic qui nous vient des Etats-Unis doit soutenir concurrence et acquitter les droits qui prévalent chez nos voisins; on peut, cependant, l'expédier soit par voie américaine, soit par les lignes canadiennes. Les chemins de fer doivent accorder ces tarifs s'ils veulent se conformer aux dispositions de la loi américaine. Si elles transportent du trafic provenant du Canada, ces compagnies devront se conformer aux lois du Canada et vice versa. Cette convention est parfaitement réalisable, et si on la soumettait demain à la commission des chemins de fer, celle-ci en disposerait tout comme elle l'a fait de cette proposition, et, mon honorable ami en retirerait tout le crédit qu'il mérite. Un centre comme Toronto jouit d'un tarif de distribution dont ne peuvent jouir d'autres localités, et voilà pourquoi cette ville devient un centre de distribution. Si l'idée émise par mon honorable ami avait une conséquence logique ce tarif

de distribution devrait être aboli, et nos cités les plus importantes ne seraient plus les véritables grands centres d'affaires qu'elles sont aujourd'hui.

Traité par le menu ce problème du tarif ne saurait guère nous avancer; mais les tarifs des chemins de fer sont basés sur des principes scientifiques.

On ne peut prendre un cas isolé pour en faire la base de tout un système. Il nous faut étudier tous les tarifs, bien connaître les principes sur lesquels ils sont basés, puis tirer la conclusion.

M. J. G. TURRIFF (Assiniboïa): L'honorable ministre me permettra-t-il de lui poser une question? Quand la compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique met en vente $50,000,000 d'actions, grâce au pouvoir que lui a donné un décret du conseil, et elle a distribué ces valeurs au pair parmi ses actionnaires, ce qui revient réellement à partager $50,000,000 entre ces derniers, vu que les actions valent $200 intrinséquement, s'est-elle mise en état de dire à la commission des chemins de fer qu'elle ne lui permettrait plus de déterminer les taux de transport et qu'elle s'adresserait même aux cours civiles pour en obtenir une décision sur ce point-là.

L'hon. M. GRAHAM: Je suppose que la compagnie peut s'adresser aux tribunaux dans ce sens-là, mais ce n'est pas ce que le Pacifique-Canadien fera jamais. Sans doute, c'est la posture dans laquelle se trouve cette compagnie; mais au point de vue des intérêts de la population du pays, je me demande si l'on retirerait bien avantage de pousser l'argument jusqu'au bout tant que la compagnie fera comme maintenant, tant qu'elle assujettira ses tarifs à la décision de la commission des chemins de fer. A mon sens, il n'y a rien qui l'empêche, non plus que le Gouvernement, de demander une solution de cette question.

M. GUS. PORTER (Hasting-ouest): Je veux simplement appelere l'attention de l'honorable ministre sur le cas qu'on lui a signalé, et lui faire observer qu'il a oublié apparemment la partie principale de la lettre dont il est question. Quelqu'un s'adresse à un guichet de gare pour demander un billet, il fait recommander ses effets pour le train qui doit partir à 10.15 heures; on serait naturellement porté à croire qu'on lui a fait observer qu'il ne pouvait voyager sur ce train-là en se servant du billet en question. Une seconde occasion lui est offerte quand il s'adresse au préposé à l'enregistrement du bagage. Il doit présenter son billet, et alors qu'on doit lui dire qu'on ne peut pas enregistrer ses effets pour ce train-là. Mais on lui permet d'acheter un billet, d'enregistrer ses effets, et quand il veut monter à bord du train, on lui refuse la porte, bien qu'il ait déjà fait trois voyages dans des circonstances semblables.

L'hon. M. GRAHAM: Il connaissait mieux, alors.

(La motion est adoptée et la Chambre se forme en comité des subsides).

SUITE DE LA DISCUSSION DES SUBSIDES.

Chemin de fer intercolonial.—Voie accessoire à Moncton (N.-B.), $50,000.

L'hon. G. P. GRAHAM (ministre des Chemins de fer et des Canaux): Une explication à propos de ce crédit qui, à mon sens, n'est véritablement pas assez élevé. Cette ligne coûtera environ $357,0000. Elle se prolongera sur une distance de deux milles et demi, elle sera double. Nous voulons nous exempter de transporter le trafic lourd à travers la ville, où il existe des pentes accentuées.

L'hon. M. FOSTER: Qu'obtiendrez-vous avec tout cela?

L'hon. M. GRAHAM: Nous diminuerons considérablement la distance; nous ferons disparaître le niveau très élevé qui existe aujourd'hui, pour le remplacer par un autre, ce qui, de un dixième de un pour cent, ce qui nous exemptera de faire passer notre plus lourd trafic par cette ville.

L'hon. J. HAGGART: Comment faisiez vous auparavant?

L'hon. M. GRAHAM: Les ateliers sont maintenant à une certaine distance à l'ouest de la ville. Ils étaient dans la ville. auparavant. Nous allons faire, en quelque sorte, un chemin de ceinture, et le Grand-Tronc-Pacifique se joindra à l'Intercolonial à ce point-là.

L'hon. J. HAGGART: Cela me semble une dépense bien considérable, puisqu'il s'agit de choses qu'on n'avait jamais demandées auparavant. Ce travail coûtera, d'après estimation, $350,000, mais avant qu'il soit terminé on aura dépensé un demi-million de dollars, si l'on suit la coutume établie dans le cas de l'Intercolonial.

L'hon. M. GRAHAM: Notre ingénieur croit que ce travail est absolument nécessaire et que nous épargnerons autant sur la traction que sur la distance.

L'hon. M. FOSTER: Quand cet ouvrage a-t-il été commencé?

L'hon. M. GRAHAM: Il n'est pas encore commencé. Le ministère a toujours eu l'intention de faire construire cette voie d'évitement, quand il s'est agi de construire les cours.

M. J. A. CURRIE: Le chiffre de $350,000 me semble considérable pour deux milles et demi de chemin de fer.

L'hon. M. GRAHAM: Il s'agit d'une ligne double voie.

M. J. A. CURRIE : Combien faut-il enlever de matière et combler de trous pour que cet ouvrage coûte autant que cela ?

L'hon. M. GRAHAM : J'ai les item par devers moi: terrain affecté au droit de passage sur 412 acres de terre ; 17 acres, moins le terrain affecté au droit de passage ; 3 acres à essarter ; 1,000 verges cubes d'excavation dans le roc solide ; 30,000 verges dans le roc libre ; 16,000 verges d'excavation ordinaire ; 200,000 verges d'excavation sous terre ; 1,800 verges de clôture suivant le type ; 24 barrières ; 28 garde-bestiaux ; 30,000 livres de rails pour les ponceaux ; 854,000 livres d'acier pour le passage à Hall's-Creek ; un viaduc à la rue Nord ; cinq milles de rails posées.

M. J. A. CURRIE : A combien estimez-vous le coût du terrain quant au droit de passage ?

L'hon. M. GRAHAM : A $50,000.

M. J. A. CURRIE : Si le département a acquis ce terrain dans le but d'y installer une voie où coordonner les wagons à marchandises pour les gares, il lui faudra plus que deux voies.

L'hon. M. GRAHAM: Ce n'est pas en réalité une cour pour le chemin de fer; nous en avons une autre, nous avons construit une nouvelle cour et un nouvel atelier à l'ouest de la ville. C'est un endroit où le Grand-Tronc-Pacifique rejoindra nos voies sans passer cependant par la ville même. Nous éviterons de transporter du trafic-marchandises en aval de la ville.

M. J. A. CURRIE: Si vous avez 28 garde-bestiaux, cela signifie qu'il y aura 14 traverses de rues pour deux milles et un quart de rails.

L'hon. M. GRAHAM: Il y en a deux pour chaque rue; il y a en outre les voies doubles; soit en tout sept rues et un viaduc.

L'hon. M. FOSTER: Avez-vous acheté le terrain?

L'hon. M. GRAHAM: Oui.

L'hon. M. FOSTER: Et le tracé de cette ligne a-t-il été arrêté?

L'hon. M. GRAHAM: Oui, pratiquement.

L'hon. M. FOSTER: Dans ce cas-là l'honorable ministre se trouve dans cette position: il a fait construire ces voies ferrées sans saisir l'occasion d'acheter le terrain. Comment se propose-t-il de l'acquérir, maintenant? Est-ce au moyen de l'expropriation?

L'hon. M. GRAHAM: Nous avons réellement fait l'arpentage de deux lignes, mais nous ne voulons pas nous engager à accepter l'un ou l'autre de ces tracés. Nous avons un fonctionnaire qui prépare les estimations et qui reçoit les offres des intéressés. Si l'on nous demande un prix trop élevé, nous exproprierons le terrain.

L'hon. M. FOSTER: Mais vous rendez public tout cela.

L'hon. M. GRAHAM: Il nous était difficile d'agir autrement, vu que nos ateliers se trouvent à cet endroit.

L'hon. M. FOSTER: Nous avons déjà eu l'occasion d'acheter des terrains à Moncton. Si je ne me trompe, le sous-ministre actuel a insisté—je ne sais pas au juste s'il s'agissait de Moncton ou d'Halifax—auprès de son chef pour lui présenter qu'il vaudrait mieux ne pas souffler mot des intentions du Gouvernement tant que ce dernier n'aurait pas obtenu des promesses de vente pour les terrains en question. Il valait mieux prendre les devants et obtenir ces promesses, d'abord. Aujourd'hui, le département ayant un autre ministre à sa tête, mais conservant, si je ne me trompe, le même sous-ministre, croit opportun de s'adresser au Parlement pour proclamer qu'il faut dépenser $354,000, bien qu'il ne s'agisse que d'une lisière de terrain peu considérable. Je ne puis voir comment deux faits aussi contradictoires peuvent se produire dans un ministère. Si l'on veut exproprier coûte que coûte, il se semblerait pas très sage de changer cela, comme on l'a fait dans cette circonstance-ci. Nous nous rappelons que dans l'achat des terres de sable de Kentville, pour des fins militaires, on nous a dit qu'il était nécessaire d'acquérir ces terrains avant que le public connût que le département voulait les acheter, car autrement il aurait fallu payer un prix exorbitant. Est-ce là une nouvelle politique que le ministre des Chemins de fer et des Canaux introduit dans l'administration de son département? J'aimerais voir comment il va appliquer cette nouvelle théorie.

L'hon. M. GRAHAM : Je dirai ceci à mon honorable ami—et il va me comprendre immédiatement: l'achat des terres de sable ou même celui d'un terrain pour construire un édifice à Halifax, sont des choses bien différentes, en vérité. Le Gouvernement pouvait acheter ici ou là, mais dans le cas actuel nous n'avons pas l'embarras du choix, car le chemin de fer doit se rendre directement d'un endroit à un autre.

L'hon. M. FOSTER: L'honorable ministre doit chercher autre chose pour élucider ce point. On aurait dû connaître depuis plusieurs années que ces ateliers devaient être construits, et que pour cela il fallait acquérir un peu plus de terrain. Pourquoi le Gouvernement, avant de faire construire ces ateliers, n'a-t-il pas pris les mesures nécessaires pour se procurer le terrain voulu, appliquant ainsi ce principe qu'on a prôné tant de fois auparavant, que l'acqui-

sition d'un terrain avant que le public connaisse les intentions du Gouvernement, donne une valeur immense à cet achat? Le ministre est bien libre d'agir à sa guise, mais dans ce cas-ci il sera obligé de payer plus cher pour ce terrain que ce dernier ne lui aurait coûté s'il eût agi en homme d'affaires. Même un tribunal d'expropriation accorderait maintenant aux propriétaires une indemnité plus forte que celle qu'on ne leur aurait accordée d'abord.

L'hon. M. HAGGART: Il n'était pas question de cette ligne quand ces ateliers ont été construits, n'est-ce pas?

L'hon. M. GRAHAM : Le sous-ministre me dit que des levés ont été faits en grande partie il y a une couple d'années; qu'il avait toujours eu l'idée de relier la ligne de cette façon-là depuis la construction des nouveaux ateliers, construction nécessitée à la suite de l'incendie des anciens ateliers.

M. J. A. CURRIE : Je comprends que la distance se trouve diminuée de deux milles et demi. Quelle est la longueur de la ligne actuelle?

L'hon. M. GRAHAM : Elle est plus longue de près d'un mille.

M. J. A. CURRIE : Quelle est la différence de niveau? Quelle est l'épargne qu'on fait par tonne sur ce tronçon du chemin?

L'hon. M. GRAHAM : Les pentes seront diminuées de moitié environ.

M. J. A. CURRIE : Combien de wagons peut-on trainer maintenant sur cette élévation en se servant d'une locomotive de 100 tonnes, qui sert d'ordinaire à la traction des wagons de marchandises?

L'hon. M. GRAHAM : La différence variera de 1,000 à 1,800 tonnes.

M. LALOR : Cette ligne doit-elle servir et à l'Intercolonial et au Transcontinental?

L'hon. M. GRAHAM : Nous espérons que les points extrêmes de cette ligne se trouveront en communication avec le Grand-Tronc et serviront à ses insstallations terminales à Moncton, du moins en partie; comme le fret origine à l'est de ces points-là il passera par la voie double à pente moins accentuée. Ce sera une partie de notre ligne de l'Est depuis nos ateliers.

M. LALOR : L'honorable ministre impute-t-il tout ce montant sur le compte du capital de l'Intercolonial, ou bien le divise-t-il entre ces deux dignes?

L'hon. M. GRAHAM: C'est tout à nous. Si nous faisons une convention avec le Grand-Tronc-Pacifique, celui-ci devra acquitter les droits dont il voudra jouir.

L'hon. FOSTER: Cette amélioration est-elle nécessaire pour le trafic de l'Intercolonial tel qu'il est aujourd'hui?

L'hon. M. GRAHAM: On pourrait s'en dispenser, mais tandis que nous sommes à l'œuvre, nous croyons qu'il vaut autant terminer cette question, au lieu d'être obligés de revenir sur nos pas et de terminer ce travail. Nous construisons nos ateliers que nous tenons en parfait état. Tout ce travail nous prendra deux ou trois ans, ainsi que le comité peut s'en rendre compte, s'il s'en rapporte au montant demandé dans ce crédit.

L'hon. M. FOSTER: L'honorable ministre n'observe-t-il pas que, surtout cette année, il s'agit d'une dépense assez considérable, à moins qu'elle ne soit réellement nécessaire? Si je comprends bien, il n'est pas absolument nécessaire pour le trafic de l'Intercolonial, mais plutôt opportun à cause du Grand-Tronc-Pacifique qui se rendra à ces endroits, et l'on voit qu'on aura besoin de cette tranchée pour donner accès au trafic qu'on espère pour Moncton quand la ligne parviendra à cet endroit. Les $350,000, qui, je suppose, s'élèveront bientôt à près d'un demi-million, et constituent déjà une dépense bien considérable pour une tranchée de deux milles et demi.

On pourrait se demander, je crois, s'il est tellement nécessaire de procéder à cette entreprise immédiatement. Les $350,000 qui s'élèveront, je suppose, à près d'un demi-million avant que tout soit fini, constituent une dépense très considérable pour une tranchée de deux milles et demi. La question qu'on pourrait se poser, à mon point de vue, serait celle-ci: est-il tellement nécessaire de procéder immédiatement à ces travaux? Nous dépensons beaucoup d'argent à Moncton; d'après les renseignements que j'ai obtenus, il faudra consacrer $500,000 de plus pour terminer les ateliers. Va sans dire que ces derniers ne serviront pas seulement à l'Intercolonial.

L'hon. M. GRAHAM: Oh! oui.

L'hon. M. FOSTER: Vous rendez ces construction plus dispendieuses simplement parce que vous espérez réunir les intérêts du Grand-Tronc-Pacifique et ceux de l'Intercolonial.

L'hon. M. GRAHAM: Plus longtemps nous endurerons cet état de choses, plus cher il en coûtera au pays. Dès que le Grand-Tronc-Pacifique entrera à Moncton, cette ville comme centre de chemin de fer augmentera en importance.

M. S. SHARPE: Quel est le coût estimatif des garde-bestiaux et existe-t-il un modèle uniforme pour ces articles?

L'hon. M. GRAHAM: Les calculs que j'ai sous la main indiquent $25 pour chacun de ces articles. Il y a des garde-bestiaux en acier qu'on peut se procurer de

la compagnie Fairbanks et nous nous servons de ces articles quand nous faisons des améliorations dans ce sens-là.

L'hon. M. FOSTER: Cette somme n'est pas très élevée, mais comment se fait-il que tout cela coûte si cher?

L'hon. M. GRAHAM: Il s'agit ici d'un remplissage de 400,000 verges cubes dont le coût s'élèvera à $80,000. Nous avons encore un chevalet en acier de 854,000 livres, qui nous coûtera $38.430. Des rails de 80 livres avec leurs accessoires nous coûteront $21,000.

M. LENNOX : A propos des garde-bestiaux, l'autre jour, nous avons obtenu un état indiquant le nombre de traverses protégées au Canada. On a affirmé qu'il y avait 15,000 de ces traverses au pays, dont 3,115 étaient protégées, mais comment? On ne l'a pas expliqué. Il appert maintenant qu'on s'est grandement trompé sous ce rapport. Le Grand-Tronc n'a pas donné la protection voulue aux gens pour leurs bestiaux, et en réponse à une question qui lui avait été faite, il a déclaré qu'il y avait 2,888 traverses protégées sur sa ligne, mais que tout cela comprenait tous les bestiaux sur sa ligne. Il n'y avait environ que 200 traverses protégées, et au lieu d'en avoir 3,115, nous n'en comptons peut-être pas aujourd'hui 500 par tout le Canada. J'espère que l'honorable ministre modifiera son projet de loi parce que les garde-bestiaux n'atteignent pas le but pour lequel ils devaient être établis d'après la loi.

L'hon. M. FOSTER: Qui est chargé de faire les recherches voulues et de s'occuper de cet achat de terrain?

L'hon. M. GRAHAM: Le sous-ministre a conduit lui-même les négociations relatives à l'achat de ce terrain. Une partie de ce terrain appartient à la compagnie des terres de Moncton, et une autre partie à Humphries. Ce sont, pour la plupart, des terrains vagues.

M. J. A. CURRIE: Cent dollars par lopin de terre me semble un prix suffisant pour ce terrain.

L'hon. M. GRAHAM: Ces terrains varieront de prix.

Construction primitive, $800.

L'hon. M. FOSTER : Un mot d'explication.

L'hon. M. GRAHAM: Chaque année, il se présente des réclamations pour dommages-intérêts naissant de travaux primitifs, réclamations qu'on a négligé de présenter. D'ordinaire, il y a un minime crédit affecté à ces réclamations.

L'hon. M. FOSTER: A mon avis, c'est un abus plus condamnable que le système des pensions aux Etats-Unis.

L'hon. M. GRAHAM: J'en conviens, c'est un abus similaire à celui-là. Il y a d'assez singulières réclamations. Quelquefois les héritiers reviennent ou quelque chose d'analogue. Le crédit de l'année dernière était de $1,000, nous avons versé $634.84 pour ces réclamations.

M. TURRIFF: Avant d'abandonner l'étude des embranchements, je tiens à discuter d'une façon générale l'acquisition des embranchements par l'Intercolonial.

L'hon. M. FOSTER: Pouvons-nous entamer pareils débats au sein du comité des subsides, en discutant un crédit spécial? La même difficulté s'est déjà présentée. Je n'ai pas réussi à obtenir le renseignement que j'ai demandé l'autre soir; mais je ne vois pas comment je réussirais, au cours de la discussion des crédits spéciaux. J'ignorais que le ministre allait amener sur le tapis ces évaluations budgétaires, cet après-midi même, car avant cela j'aurais désiré discuter certaines questions avec lui. Mon collègue (M. Turriff) devra sans doute choisir un autre moment. Si tout le monde s'avise de soulever des questions d'intérêt général et de les discuter lorsque les crédits spéciaux sont en délibération, il y aura là abus et nous réussirions difficilement à expédier l'étude du budget. La première fois que le ministre abordera l'étude de ces évaluations, je désire qu'il m'en donne avis, et alors je serais en mesure d'aborder l'étude de quelques autres questions.

L'hon. M. GRAHAM: J'ai réservé un crédit qui se prête à la discussion générale —celui du canal de la Trent.

M. TURRIFF: Je suis parfaitement disposé a poursuivre le débat pendant un quart d'heure ou à attendre qu'une autre circonstance se présente. L'autre soir, lorsque la discussion a roulé d'une façon générale sur cette question, la rumeur circulait que le ministre renverrait à plus tard la suite du débat, et j'ai considéré comme admis que la question ne reviendrait pas sur le tapis, ou que si elle revenait plus tard en discussion, nous pourrions, à notre gré, faire connaître à la Chambre nos vues à cet égard Si je désire exprimer mon avis, c'est que dans la circonstance en question, tous les députés qui ont pris part au débat, se sont prononcés en faveur de l'acquisition des embranchements; et j'ai cru que si la question ne revenait plus en délibération, le Gouvernement demeurerait convaincu que les ministériels étaient tous partisans de la proposition favorisant l'acquisition d'embranchements pour l'Intercolonial. J'étais d'avis qu'il nous serait loisible de discuter cette question, quand ces évaluations budgétaires viendraient sur le tapis, mais si cela ne peut se faire, nous aborderons l'étude de cette question à un autre moment.

M. l'ORATEUR SUPPLEANT: Il me répugnerait de refuser aux députés le privilège

de discuter cette question des embranchements, durant l'étude d'un crédit spécial; mais j'ai constaté que la question que désire discuter l'honorable député figure encore au feuilleton de la Chambre et peut revenir de nouveau sur le tapis. Une discussion prolongée sur les embranchements et les raisons militant en leur faveur serait déplacée en ce moment, vu surtout que la question figure encore au feuilleton de la Chambre, ce qui n'empêche pas de faire une mention spéciale de la question.

M. TURRIFF: Si on nous donne l'assurance que nous aurons le privilège de discuter cette question lors de la reprise du débat, cela nous convient parfaitement. En remettant à plus tard la suite du débat, le ministre en a profité de nous dire qu'il nous ferait connaître le système adopté par le Gouvernement relativement aux embranchements, lorsqu'il ferait devant cette Chambre son exposé sur l'Intercolonial.

L'hon. M. FOSTER: C'est ce qu'il a fait dans une certaine mesure.

M. TURRIFF: Du moment qu'on m'assure que j'aurai le privilège de discuter la question plus tard, cela me suffit parfaitement.

L'hon. M. FOSTER: A mon avis, il serait plus convenable, au point de vue de l'expédition de notre besogne, d'aborder l'étude de cette question la prochaine fois que le ministre amènera sur le tapis la discussion de ses évaluations budgétaires, pourvu qu'il veuille bien nous informer de la date et du moment auxquels il se propose d'inviter la Chambre à se constituer en comité.

L'hon. M. GRAHAM: C'est parfait.

M. BLACK: J'ai une question à poser au ministre: pourquoi n'a-t-on pas fait l'examen du chemin de fer Dominion-Atlantic au moment où l'on a fait l'examen des autres embranchements?

L'hon. M. GRAHAM. Le Dominion-Atlantic occupe une situation quelque peu dissemblable de celle des autres chemins de fer. J'ignorais qu'on eût négligé de nous transmettre un rapport à cet égard, avant qu'on eût signalé la chose à mon intention. La compagnie du Dominion-Atlantic a créé quelques embarras aux commissaires à l'égard de leur transport et au lieu de leur faciliter leur tâche, la compagnie a suscité toute espèce d'entraves à la confection du rapport sur cette voie ferrée. Quoi qu'il en soit, nous recevons annuellement un état attesté sous la foi du serment, à l'égard de ce chemin de fer, et nous pouvons ainsi nous former une idée assez exacte de sa valeur, des profits réalisés et autres détails de ce genre. Cette ligne se trouve dans une situation quelque peu dissemblable de celle des autres lignes. parce que la compagnie Dominion-Atlantic ne veut ni affermer ni vendre sa voie ferrée, tandis que les autres lignes consentent presque toutes à le faire.

Sir FREDERICK BORDEN: Mais les populations établies sur le parcours de cette voie ferrée ne sont peut-être pas de l'avis de la compagnie.

L'hon. M. GRAHAM: Alors la question se poserait: dans quelle mesure pourrions-nous faire l'expropriation d'un chemin de fer, quand la compagnie ne veut ni l'affermer ni le vendre?

M. BLACK: Il n'est pas exact d'affirmer que la compagnie du Dominion-Atlantic refuse de vendre sa propriété. Au sein de la compagnie à Londres, il y a trop d'hommes d'affaires retors pour qu'ils avouent ouvertement qu'ils veulent vendre cette ligne. Ils préfèrent prolonger les négociations, afin de se trouver en mesure de conclure le marché les plus avantageux possible. Au cours d'une conversation que j'ai eue avec le gérant de ce chemin de fer, après m'avoir déclaré que la compagnie refusait de vendre sa voie ferrée, il ajouta presque immédiatement, que celui qui ferait l'acquisition du chemin de fer devrait aussi acheter les vapeurs. La rumeur circule depuis cinq ou six ans que ce chemin de fer est en vente et que d'autres compagnies ont cherché à l'acquérir. Si ce chemin de fer était entre les mains d'une compagnie qui stimulerait les industries échelonnées sur son parcours, son rendement serait plus lucratif qu'il ne l'est aujourd'hui. Ce chemin de fer n'est exploité ni au bénéfice du pays, ni au bénéfice des cultivateurs ou des industriels, mais ceux qui l'exploitent cherchent à prélever sur le pays tous les profits possibles, d'autant plus que la compagnie qui en est propriétaire n'habite pas le Canada et ne prend aucun intérêt au pays.

M. W. F. MACLEAN: Parlez-vous de la ligne d'Evangéline?

M. BLACK: Oui, la ligne d'Evangéline. Un industriel habitant un de ces villages m'adresse une lettre où il se plaint que le système appliqué par la compagnie tend plutôt a créer des entraves qu'à coopérer au développement du commerce. Il surgit des ennuis sans fin.

M. J. CURRIE: Quel est le chiffre des recettes réalisées par ce chemin de fer?

M. BLACK: L'excédent des recettes sur les frais d'exploitation atteint le chiffre de $280,586.

M. J. A. CURRIE: Quelle est la longueur du parcours?

M. BLACK: Les embranchements et les voies de garage comptés, il y a 298 milles.

Le parcours direct est d'environ 225 milles, de Yarmouth à Halifax.

M. J. A. CURRIE: Quel est le gérant du chemin?

M. BLACK: Le gérant local est M. M. Percy Gifkins. Les propriétaires du chemin demeurent à Londres.

M. J. A. CURRIE: A votre avis, ne conviendrait-il pas de vendre l'Intercolonial à cette compagnie ou d'acheter ce gérant?

M. BLACK: A mon avis, il serait avantageux d'acheter le gérant.

Sir FREDERICK BORDEN: Le Dominion-Atlantic traverse mon comté et en toute justice pour la compagnie, il convient d'observer que c'est un chemin de fer d'initiative privée; ce chemin n'est pas la propriété de l'Etat, ni exploité comme l'Intercolonial, dans le but d'appliquer le pacte intervenu à l'époque de l'entrée dans la Confédération; il n'a pas non plus pour objectif le développement du commerce entre les provinces de l'Ouest et celles de l'Est, ce qui constitue un des objectifs qui ont présidé à la conception et à la construction de l'Intercolonial. Son exploitation doit se faire de manière à faire face aux frais et un peu davantage, et cela sous peine de déchéance.

Il a eu des débuts difficiles et a souvent frisé la banqueroute, mais depuis quinze ou vingt ans, je crois qu'il acquitte ses frais d'exploitation, et probablement quelques dividendes. Je ne suis pas prêt à dire que ses tarifs sont plus élevés que ceux de l'Intercolonial. Et je sais aussi que les habitants de l'ouest de la Nouvelle-Ecosse se plaignent de ne pas avoir les mêmes avantages pour atteindre Halifax, leur principal marché, que les habitants de l'est de la province, desservis par l'Intercolonial. J'ai même autrefois saisi la Chambre de cette question. Je ne prolongerai pas la discussion, mais c'est rendre justice au chemin de fer Dominion-Atlantic et à ses administrateurs de dire qu'ils exploitent une ligne construite avec les fonds des particuliers et qui reste propriété privée. Il est injuste de les accuser de prélever des tarifs exorbitants. Leurs tarifs sont basés sur l'échelle adoptée pour toutes les lignes exploitées par les corporations et sont sujets à le ratification de la commission des chemins de fer. Si les prix sont anormalement élevés, il est facile à quiconque veut protester de s'adresser à la commission pour les faire rectifier.

Quant à l'acquisition de cette ligne par l'Etat, qui fait partie de l'acquisition des embranchements tributaires de l'Intercolonial, si jamais cette politique est mise à exécution, le cas actuel n'offrira, je crois, aucune difficulté car, si je me rappelle bien, la charte originale de cette ligne stipule l'acquisition par l'Etat à un prix déterminé par certains juges désignés spécialement.

M. W. F. MACLEAN: Le ministre de la Milice affirme-t-il que le chemin de fer de l'Etat offre plus d'avantages au public que cette ligne d'initiative privée.

Sir FREDERICK BORDEN: Oui.

M. W. F. MACLEAN: Bien, je suis heureux d'avoir cette déclaration publique.

Sir FREDERICK BORDEN: C'est un fait, et il résulte que l'Intercolonial accuse un déficit.

M. W. F. MACLEAN: Vous ne songeriez pas à retourner plus tard à la propriété privée?

Sir FREDERICK BORDEN: Non; il ne traverse pas mon comté.

M. BLACK: Le président de la compagnie des cotonnages de la ville que j'habite m'a écrit une lettre dans laquelle il inclut l'échelle des prix de transport que sa compagnie pave au Dominion-Atlantic et à l'Intercolonial. Le dernier paragraphe de sa lettre dit qu'il est facile de se rendre compte que la Dominion-Atlantic demande six fois plus que l'Intercolonial pour le transport des cotonnades. J'ajouterai qu'à mon avis les difficultés financières que le Dominion-Atlantic a eu naguère à traverser n'étaient pas dues à l'exploitation désavantageuse de la ligne, mais à une tentative de la part de la compagnie, tentative qui réussit par la suite, d'exploiter une ligne rivale de bateaux entre Yarmouth et Boston. La compagnie de navigation de l'est avait jusque-là fait de bonnes affaires, lorsqu'il vint à l'esprit des directeurs du Dominion-Atlantic à Londres de lui susciter de la concurrence. Ils achetèrent des navires et réduisirent les tarifs, et forcèrent l'autre compagnie à abandonner son service. Ils achetèrent subséquemment les bateaux de leur rivale, et se trouvèrent avec un surcroît de bateaux. C'est, je crois, la seule perte que subit jamais le Dominion-Atlantic.

Je crois que la ligne de bateaux ne rapporte pas encore de profit, ce qui réduit d'autant les gros profits réalisés sur la ligne de terre. Il n'y a pas de doute cependant que le chemin de fer rapporte beaucoup, et nul doute aussi qu'il pourrait rapporter davantage. Et cela pourrait se faire à l'avantage mutuel de l'Intercolonial et du public desservi, car la ligne traverse une des régions les plus riches au Canada sous le rapport de l'agriculture et de l'arboriculture fruitière, une région admirablement adaptée à l'industrie, et une région destinée à prospérer. Mais le mouvement industriel y est paralysé grâce à l'administration, qui regarde tant aux petites dépenses et gaspille si indifféremment de grosses sommes.

Sir FREDERICK BORDEN: Je dirai à l'honorable député que je parle de l'époque

longtemps avant que la compagnie n'achetât sa ligne de navigation.

M. BLACK: Elle ne possédait alors qu'une partie du chemin de fer.

Sir FREDERICK BORDEN: Si je me rappelle bien, elle eut des difficultés cinq ou six ans après l'inauguration de la ligne, et celle-ci date de 39 ans passés. Ces difficultés ne se sont pas renouvelées depuis que la compagnie exploite sa ligne de navigation. Cette double ligne offre un service ininterrompu entre Halifax et Boston, et incidemment Saint-Jean et Montréal, par voie de Saint-Jean. Il est absolument nécessaire que la compagnie ait un service de bateaux; elle en a plusieurs entre Yarmouth et Boston, qui font de bonnes affaires, un de Yarmouth à New-York, et un ou deux sur la baie de Fundy, entre Digby et Saint-Jean. Le public les manquerait beaucoup s'ils ne marchaient pas, et il n'est pas juste d'attribuer à la ligne maritime les pertes accumulées sur tout le réseau. Il serait difficile de séparer les bateaux du reste du réseau, qui représente une ligne d'entier parcours sur terre et sur mer entre Halifax et Boston d'une part. J'ai ajouté ces quelques autres observations afin de bien définir la situation de cette ligne.

Pour renforcer les ponts: $70,000.

L'hon. M. GRAHAM : Nous avons voté, l'an dernier, $190,000 à ces fins, et nous avons dépensé $120,000. Ces chiffres sont un renouvellement.

L'hon. M. HAGGART: Est-ce pour renforcer les vieux ponts ?

L'hon. M. GRAHAM: C'est en réalité pour construire de nouveaux ponts. Ces ponts étaient vieux, et nous les remplaçons la plupart par des ponts en acier.

L'hon. M. HAGGART: Vous portez tout le montant au compte du capital?

L'hon. M. GRAHAM: Dans le cas d'un nouveau pont, nous déduisons la valeur de la vieille structure, et portons la différence au compte du capital.

L'hon. M. HAGGART: Quelle déduction avez-vous faite pour les vieux ponts?

L'hon. M. GRAHAM: Il faudrait quelque temps pour obtenir ce renseignement. Quelques-uns des vieux ponts ont été vendus, et nous en portons le montant au compte du crédit.

M. R. L. BORDEN: Le ministre pique peut-être au plus court en n'évaluant à rien les vieilles structures.

L'hon. M. GRAHAM: Oh, non.

L'hon. M. HAGGART: Il n'a aucune intention de faire aucune déduction, puisqu'il porte tout le montant au compte du capital.

L'hon. M. FOSTER: Ceci est important, parce que le principe de l'imputation des dépenses au compte du capital dans l'administration d'un chemin de fer est en jeu; d'autant plus que vous tenez un compte des dépenses courantes et un compte des dépenses de premier établissement, et que vous avez un rapport à faire au public. Le ministre adoptera-t-il le principe consacré par les grandes corporations de chemins de fer aux Etats-Unis? Celles-ci ont une politique bien définie au sujet du renouvellement des ponts, et elles y adhèrent avec d'autant plus de soin qu'elles y sont forcées à la fois par leur intuition de ce qui est juste et convenable dans l'intérêt de leurs lignes mêmes, et par leur mode de comptabilité et de publicité qui les contreint d'être exacts et sérieux sur ce point. Le ministre observe-t-il les mêmes nuances que les grandes corporations de chemins de fer américaines, lorsqu'il a des ponts à renforcer ou autres travaux semblables à faire sur la ligne?

L'hon. M. GRAHAM: On trouvera que le mode d'imputation de la dépense sur l'Intercolonial est le même que sur les autres chemins de fer. Quand un vieux pont en bois, comme ceux de l'embranchement du Canada-Eastern, est remplacé par un nouveau pont en fer, le montant est porté au compte du capital.

L'hon. M. FOSTER: Ces ponts sont-ils tous sur le Canada-Eastern?

L'hon. M. GRAHAM: Les deux principaux le sont.

L'hon. M. FOSTER: Supposons un exemple. Disons que le chemin de fer de la Pennsylvanie a encore un pont en bois. Le trafic y passe tous les jours; il supporte l'effort et répond aux besoins du moment. Mais la compagnie décide de le remplacer par un bon pont moderne, qui coûtera probablement plus cher que le premier, mais qui, en somme, tout en servant aux mêmes fins, offrira peut-être plus de sûreté. Les compagnies portent-elles invariablement la différence entre le prix du vieux pont et le prix du pont neuf au compte du capital ou au compte des recettes?

L'hon. M. GRAHAM: Je croirais qu'elles le portent au compte du capital.

L'hon. M. FOSTER: Le ministre est-il positif?

L'hon. M. GRAHAM: Je m'en rapporte aux informations reçues par le sous-ministre. S'il s'agit de substituer à un vieux pont en fer un autre plus moderne, le vieux pont est vendu et la différence entre le produit de cette vente et le prix de la nouvelle structure est porté au compte du capital.

L'hon. M. FOSTER: En théorie, oui; mais on me dit qu'en pratique les améliorations sur une vieille ligne sont toutes imputables sur les recettes. Et je ne sais pas

trop si cette pratique ne passera pas à l'état de nécessité en vertu des nouveaux règlements de la commission.

L'hon. M. GRAHAM: Des centaines de millions de dollars sont dépensés chaque année en améliorations sur les vieilles lignes, sous forme de reconstruction des ponts, de redressement des pentes et d'augmentation du matériel roulant, et ces dépenses sont imputées sur les frais de premier établissement.

L'hon. M. FOSTER: L'honorable ministre a raison de dire que les chemins de fer dépensent des millions imputables sur le capital, mais il n'a pas pénétré les détails. S'il le faisait il verrait que ces améliorations sont en grande partie imputables sur les recettes et non sur le capital. Naturellement, s'ils construisent un prolongement, ou s'ils augmentent le matériel roulant, voici des dépenses imputables sur le capital, mais on me dit que beaucoup du matériel roulant renouvelé, même si le nouveau est supérieur au vieux, n'est pas porté au compte du capital, mais au compte du revenu, et que cette pratique se généralise.

L'hon. M. GRAHAM: C'est ce que nous faisons pour beaucoup de notre matériel roulant. Nous avons construit, cette année, une grande quantité de matériel roulant, plus lourd et de plus grande capacité que celui qu'il a remplacé, et nous avons porté ces dépenses au compte des recettes. Le principe est que tout matériel roulant de capacité égale à celui qu'il remplace est imputable pour sa valeur sur les recettes, mais tout ce qu'il y a de nouveau est imputable sur le capital. Le chemin de fer de la Pensylvanie a dépensé, dans un espace de temps comparativement restreint, entre Philadelphie et New-York, la somme de $200,000,000 toute imputable sur le capital. Cependant, ce n'est pas une nouvelle ligne, mais une vieille ligne. Je vois par les rapports que les compagnies pèchent généralement de ce côté. Quand leurs recettes sont encourageantes, elles s'en tiennent passablement à la règle, mais dès que le revenu baisse, elles portent au compte du capital ce qu'elles imputaient auparavant sur les recettes.

L'hon. M. FOSTER: Je ne suis pas disposé à croire aveuglément cette assertion. Je vais montrer comme il est facile de jeter de la poudre aux yeux. L'honorable ministre a déclaré que le chemin de fer Pensylvanie a dépensé récemment $200,000,000 entre Philadelphie et New-York. A quoi a-t-il dépensé ces capitaux? Sur le grand terminus de New-York, près de la 42e rue, à creuser des tunnels, et sur l'électrolisation du réseau jusqu'à 50 milles de New-York. La presque totalité de ces $200,000,000 a été affectée à des travaux de ce genre. Il ne s'agit plus là de raccommoder un petit pont sur la Miramichi et d'en porter le coût au compte du capital.

L'hon. M. GRAHAM: Je n'ai pas parlé de terminus ni de tunnels.

L'hon. M. FOSTER: L'honorable ministre a donné à entendre que la compagnie avait acheté du matériel roulant qu'elle avait imputé sur le capital. Toutes les compagnies font cela. N'est-ce pas vrai que vous avez acheté énormément de matériel roulant pour le porter au compte du capital?

L'hon. M. GRAHAM: Certainement.

L'hon. M. FOSTER: Et que vous laissez stationnaires sur la ligne des locomotives boîteuses et des files de wagons en détérioration que vous auriez dû réparer et porter au compte des recettes, et que vous avez tenu votre ligne en exploitation avec un matériel roulant neuf imputé sur le capital? Supposons que vous fassiez faire à un homme indépendant un inventaire de tout votre matériel roulant détérioré et qu'il compte combien coûterait les réparations: si vous portez ce montant au compte des recettes, vous aurez une comptabilité bien différente de celle que vous nous soumettez. Je sais que vous avez acheté du matériel roulant à même les recettes, mais je suis porté à croire que vous avez fait des déboursés illégitimes en achetant du matériel roulant dont le prix a été imputé sur le capital, tandis que vous auriez dû réparer le vieux matériel et en porter le coût au compte des recettes. Quant à la dépense de $200,000,000 à compte du capital par le chemin de fer de la Pennsylvanie, vous verrez que la plus grande partie a été engagée régulièrement à ajouter au capital, par la construction entre autre de l'incomparable gare terminus de cette ligne à New-York.

L'hon. M. GRAHAM: Le montant que j'ai indiqué ne comprend ni les terminus ni les tunnels. La compagnie a affecté des montants considérables pour se débarrasser des passages à niveau, en construisant des viaducs, en établissant des passages inférieurs, en nivelant la voie. C'est toujours la même vieille ligne, mais toutes ces améliorations ont été portées au compte du capital. Quant au nombre des wagons endommagés, j'en ai fait faire le relevé, l'an dernier, et je l'ai déposé à la Chambre. D'après cet état, la proportion sur l'Intercolonial était légèrement moindre que sur le Grand-Tronc. Toutes les lignes ont un certain percentage de wagons en mauvais état, et cette proportion l'année dernière était moindre sur l'Intercolonial que sur le Grand-Tronc. Aujourd'hui, je déclare sans hésitation que nous n'avons pas plus de matériel roulant en mauvais ordre que le Grand-Tronc ou le Pacifique-Canadien.

L'hon. M. HAGGART: Je ne discuterai plus cette question de l'imputation des dépenses, car à mon avis, il ne devrait pas y avoir de compte du capital sur cette ligne. Voici un pont en fer, un excellent pont qui

existait depuis trente ans sur la rivière Miramichi. Quand il fut à la veille de manquer, nous en transportâmes une partie sur le chemin de fer de l'île du Prince-Edouard. Et le nouveau pont fut porté au compte du capital. Il y a autre chose. Nous avons acheté le chemin de fer Canada Eastern au prix de $800,000 environ. Le ministre du temps nous assura que la ligne était en bon état, et ne nécessiterait pas de dépenses de réparations pour plusieurs années. Cependant, nous avons déjà dépensé en trois ans sur cette ligne, le plein montant de ce qu'elle nous a coûté. De plus le ministre nous demande un fort montant pour y remplacer deux ponts. Ces ponts étaient parfaits il y a deux ans, lorsque nous avons acheté la ligne à un prix considérable, mais aujourd'hui, ils ne sont plus bons et doivent être remplacés. Des déclarations comme celles-là tendent à jeter du discrédit sur tout ce qu'on nous dit au sujet de cette administration. Nous avons payé $800,000 pour le Canada-Eastern. L'ingénieur en chef fit rapport à ce moment que la ligne était en bon état et n'aurait pas besoin de réparations pour plusieurs années. Cependant, nous avons dépensé en deux ans, le prix de la ligne en réparations.

Améliorations à Sackville, $10,000.

L'hon. M. GRAHAM: C'est un montant pour compléter un hangar à marchandises. Nous avons dépensé de toutes sources à cet endroit $84,515 jusqu'à ce jour. Nous y avons dépensé $26,000 en 1907; $58,344 en 1907-1908, et $23,134 l'année dernière, au total, $107,649.

L'hon. M. FOSTER: Depuis quand comptez-vous les dépenses?

L'hon. M. GRAHAM: L'Intercolonial tient un compte de toutes les dépenses de premier établissement effectuées à tous les endroits sur son parcours depuis sa fondation.

M. WRIGHT: Quelle est la population de Sackville?

L'hon. M. GRAHAM: Entre 2,000 et 2,500 me dit-on. Il s'y trouve une université.

M. LOGGIE: C'est le point de raccordement avec la ligne qui conduit à Cap-Tourmente.

L'hon. M. FOSTER: L'agriculture, je suppose, y est la principale industrie.

Agrandissement des installations à Halifax, $180,000.

L'hon. M. GRAHAM: Comme l'honorable député (M. Foster) le sait, il s'agit ici d'une vaste entreprise. Elle comprend les cours de la rue Water et les nouvelles usines. L'Intercolonial a dépensé en frais de premier établissement à Halifax, la somme de $4,155,000 depuis le commencement. Cette somme comprend la nouvelle tête de ligne. Nous avons fait voter un fort crédit l'an dernier, $500,000. Voici la destination de ces $180,000.

Plate-forme, ballast, traverses, côté ouest (rue Water)..	$20,000
Bâtiment de chauffage et de tuyautage (cour Kempt)..	5,000
Chaudières pour l'installation motrice	15,000
Doublement de la voie sur l'embranchement de la fabrique de cotonnages et sur le passage supérieur, et terrassement de la nouvelle cour..	40,000
Terrains et frais d'avocats, droit de passage pour l'embranchement de la fabrique de coton..	7,000
Rotonde pour les locomotives..	50,000
Plate-forme, ballast, traverses..	15,000
Rails et éclisses et traverses pour la rotonde..	6,000
Plate-forme, cour de Richmond..	2,000
Approvisionnement d'eau..	5,000
Terrain à Richmond..	10,000
Eclairage électrique..	5,000

L'hon. M. FOSTER: Combien pensez-vous employer d'hommes dans l'atelier des machines à cet endroit?

L'hon. M. GRAHAM: Pas beaucoup. C'est un atelier pour les réparations ordinaires aux locomotives en service.

L'hon. M. FOSTER: Sur toutes les locomotives en service entre Sydney et Halifax?

L'hon. M. GRAHAM: Oui; et nous faisons aussi les réparations pour le Dominion-Atlantic et le chemin de fer d'Halifax au sud-ouest. Nos principales usines se trouvent à Moncton.

L'hon. M. FOSTER: Est-ce à dire que vous allez doubler les usines de Moncton?

L'hon. M. GRAHAM: Ce sont les mêmes usines, mais sur une plus petite échelle. Ces ateliers se trouvent à tous les terminus de divisions pour ce qu'on appelle les petites réparations. Les grandes réparations, telles que le remodelage ou la construction d'une locomotive, se font aux usines centrales de Moncton.

L'hon. M. FOSTER: Avez-vous un atelier semblable à Sydney?

L'hon. M. GRAHAM: Nos ateliers sont à Rivière-du-Loup, à Moncton et Halifax.

L'hon. M. FOSTER: Vous n'en avez pas à Saint-Jean?

L'hon. M. GRAHAM: Nous avons une remise à locomotives à Saint-Jean.

L'hon. M. FOSTER : Ces travaux ont-ils été exécutés par voie de publicité et concurrence?

L'hon. M. GRAHAM: Oui, tous. J'ai ici la liste des prix.

L'hon. M. FOSTER: Aucun de ces travaux n'a été fait à la journée?

L'hon. M. GRAHAM: Non; tous ont été adjugés à l'entreprise.

Déviation de la ligne de Sydney-Mines à River-George, $50,000.

L'hon. M. GRAHAM: Nous avons demandé, l'an dernier, un crédit à ces fins. Nous avons fait quelques travaux, mais peu. Je crois avoir dit à la Chambre que nous ferions ces travaux cette année, mais vu les circonstances, nous avons décidé de faire simplement comme nous faisons à Moncton; acquérir les entreprises nécessaires, sans faire beaucoup de travail cette année.

L'hon. M. FOSTER: Vous aviez les arpentages à faire la dernière fois.

L'hon. M. GRAHAM: Ils sont faits, je crois.

M. MADDIN : Etaient-ils complétés depuis Petit-Bras-d'Or, sur la rivière George, jusqu'à Sydney-Mines, l'automne dernier ?

L'hon. M. GRAHAM: Oui.

M. MADDIN: Combien ont-ils coûté, $3,500?

L'hon. M. GRAHAM: Environ $3,600.

L'hon. M. FOSTER: Quand avez-vous fait faire ces arpentages?

L'hon. M. GRAHAM: Immédiatement après la prorogation, l'année dernière.

M. MADDIN: Et continués jusqu'à quand?

L'hon. M. GRAHAM: Jusqu'à l'achèvement du travail d'arpentage.

M. MADDIN: Quand était-ce?

L'hon. M. GRAHAM: Je ne me rappelle pas la date. Les arpenteurs ne cessèrent que quand le travail fut achevé; ils l'avaient commencé dès que je pus me procurer un ingénieur après la session, et lui aussi continua jusqu'à ce que l'ouvrage fut complété.

M. MADDIN: Quel est le coût estimatif de la ligne entre Sydney et la rivière George ?

L'hon. M. GRAHAM : $394,135. Elle a 8 milles ½ de longueur.

M. MADDIN: Quand commencez-vous les travaux?

L'hon. M. GRAHAM: J'avais espéré et c'était ma ferme détermination de les commencer cette année, mais vu les circonstances qui se présentent, j'ai dû retarder.

M. MADDIN: Quelles sont ces circonstances adverses?

L'hon. M. GRAHAM: Le marché monétaire.

M. MADDIN: Le marché est-il plus défavorable aujourd'hui que lors de la prorogation l'an dernier?

L'hon. M. GRAHAM: Je ne voudrais pas parler au nom du Gouvernement sur ce point. Quiconque a étudié le pour et le contre de la condition du marché mondial approuvera, je crois, la conclusion à laquelle le Gouvernement est arrivé de ne pas continuer, ou entreprendre, cette année, aucun de ces grands travaux publics. Celui-ci entraînerait une forte dépense d'argent.

L'hon. M. FOSTER: Pas plus que la voie auxiliaire de Moncton.

L'hon. M. GRAHAM: Cette entreprise ne demande qu'une dépense de $50,000 cette année. Nous procédons de la même manière dans les deux cas. Pour l'entreprise de Moncton, estimée à $374,000, nous demandons $50,000 seulement. Le crédit que nous sollicitons est également destiné à acquérir les emprises. Je puis assurer l'honorable député qu'il n'y a pas d'autre motif en jeu dans ce cas-ci.

M. MADDIN: N'a-t-on pas insisté sur la nécessité de ces travaux afin d'éviter de fortes rampes à cet endroit?

L'hon. M. GRAHAM: Oui.

M. MADDIN: Cette extrémité de l'île ne fournit-elle pas un énorme volume de trafic?

L'hon. M. GRAHAM: Oui, beaucoup de trafic.

M. MADDIN: N'est-il pas important de contourner ces rampes le plus tôt possible? N'est-ce pas plus important ici qu'à Moncton ?

L'hon. M. GRAHAM: Nous traitons ces deux entreprises de la même façon. Ce sont deux lignes pour éviter des pentes, et l'honorable député se trompe s'il croit que je les traite différemment.

M. MADDIN: Je croyais que l'une était plus importante que l'autre.

L'hon. M. GRAHAM: Non; l'une n'est pas retardée à cause de l'autre, et je suis aussi désappointé que l'honorable député de ne pas pouvoir commencer les travaux cette année.

M. MADDIN: Le ministre peut-il promettre qu'il les commencera l'anné prochaine?

L'hon. M. GRAHAM: Je n'aimerais pas à m'engager. Je ne suis pas fort sur les promesses. Je fais généralement ce que je dis, et je puis assurer l'honorable député que c'est une des premières entreprises qui seront exécutées dès que les circonstances justifieront cette dépense.

L'hon. M. FOSTER : Il n'y a pas beaucoup d'activité à cet endroit à présent, mais il y en avait énormément en octobre dernier. Je me trouvai dans ces parages, et

je fis une promenade en voiture par une belle après-midi. Nous dûmes faire vigilance pour éviter de passer sur ces nombreux jalons. Nous entrâmes à un magasin où on avait planté des piquets en avant et à la porte de derrière. Le marchand était empallé comme derrière. Nous courûmes un grand danger de détruire les travaux du Gouvernement et d'être arrêtés.

L'hon. M. GRAHAM: Vous vous en êtes pas trop mal tiré.

M. McKENZIE: Il ne s'agit pas ici d'une nouvelle question, et on a grandement tort de penser qu'on l'a fait surgir pour les fins de l'élection, bien qu'elle fut très en vogue à ce moment parmi le public. Lorsque le tracé de la ligne fut ébauché, 22 ans passés, l'île du Cap-Breton n'était pas aussi importante qu'à présent. Le trafic n'était pas aussi considérable, et les perspectives étaient moins brillantes qu'aujourd'hui. Le tracé fut établi il y a 22 ans, et on ne choisit ni les niveaux ni les endroits les plus avantageux. Les libéraux du comté de Cap-Breton et leurs chefs prétendirent toujours que le tracé était mauvais, surtout entre la rivière George et Sydney. On fit un raccourci entre le ruisseau à Leitch et la rivière George, par-dessus une montagne à pentes abruptes sur les deux côtés. L'opposition, en 1887, prétendit toujours que la ligne aurait dû suivre le rivage, comme il est proposé maintenant, et atteindre Sydney-Mines, ville importante de 7,000 à 8,000 habitants, qui se trouvera ainsi sur la ligne principale, puis continuer la ligne jusqu'à North-Sydney, où l'honorable député a culbuté parmi les piquets, afin de placer cette ville également sur la ligne mère.

C'est ce que l'on aurait dû faire et nous aurions eu la ligne à rampes douces nécessaires pour le trafic pesant qu'il nous faut établir aujourd'hui à grands frais. Délégations après délégations sont venues à Ottawa sous le régime conservateur et sous le régime libéral pour faire régler la question. Finalement on a réussi à persuader le ministre des Chemins de fer et des Canaux que le changement était nécessaire et que pour le transport du trafic il fallait avoir une meilleure route que celle en existence. On a trouvé qu'il était nécessaire de faire cette diversion à partir de la rivière George par Sydney-Mines, continuant ensuite jusqu'à North-Sydney et à Sydney, par la meilleure route que l'on pourra trouver. Je crois que le titre " Diversion des lignes par Sydney-Mines et rivière George" n'est pas un titre approprié. D'après moi, il signifie une diversion du chemin de fer depuis la rivière George jusqu'à Sydney-Mines, et de là en suivant la route actuelle jusqu'à North-Sydney et continuant ensuite jusqu'au crique Leitch, afin de faire avec l'Intercolonial le raccordement que l'on a en vue et qui est d'un parcours plus long que celui mentionné par le ministre dans sa réponse à l'honorable député de Cap-Breton-sud (M. Maddin). La distance entre la rivière George et Sydney-Mines sera de 8 milles ½, et il y aura ensuite trois ou quatre milles de plus à parcourir pour se rendre de North-Sydney au crique Leitch.

Je dois dire que je désire particulièrement que ces travaux se fassent le plus rapidement possible. Ils seront d'un grand avantage pour les deux villes et pour le chemin lui-même. Je crois que le sous-ministre et le ministre savent qu'il est impossible aujourd'hui de faire monter la forte rampe qui se trouve entre le crique Leitch et la rivière George par un train ne dépassant pas la moitié du poids qui pourrait être transporté sur toute la longueur de la route depuis Sydney jusqu'à Pointe-Tupper si cette diversion était terminée. J'espère conséquemment que l'on fera tous les efforts possibles pour compléter au plus tôt cette diversion qui sera d'un grand avantage pour les habitants de North-Sydney et Sydney-Mines de même que pour l'exploitation du chemin de fer.

L'année dernière le plus petit des deux grands chemins de fer qui traversent cette région ont payé à cet embranchement la jolie somme de $250,000 sonnants pour transport de marchandises. Conséquemment, même s'il n'y avait pas d'autres clients que la Nova-Scotia Steel Company, il serait très important d'améliorer le chemin pour donner au trafic de cette compagnie toutes les facilités possibles. Bien que je n'aie pas les chiffres comparatifs du trafic fourni par la compagnie Nova-Scotia et les compagnies Dominion Steel et Dominion Coal, je crois que la même raison s'applique, à ces trois compagnies, et il y a d'autres clients de ce chemin qui profiteront des améliorations proposées.

Je suis désappointé que l'on n'ait pas commencé les travaux cette année. Naturellement je dois accepter l'explication du ministre lorsqu'il nous dit que la chose lui est impossible. J'espère ne pas être trompé dans mon espoir et ma croyance que le Gouvernement va s'occuper de la question et faire les démarches nécessaires cette année pour obtenir le droit de passage, et fixer la ligne là où elle doit et devrait être, et que le chemin sera construit aussitôt que possible sur le tracé qui aura été choisi.

M. GEO. TAYLOR : Le Gouvernement va conserver cela pour les prochaines élections.

M. McKENZIE : Mon honorable ami parle des élections prochaines. Il y a encore beaucoup de temps d'ici là et l'honorable whip, qui se fait vieux devrait plutôt songer à l'autre monde qu'aux élections prochaines. Je suis surpris que des choses aussi frivoles occupent son esprit et qu'il oublie des choses meilleures.

L'hon. M. FOSTER : Vous étudiez la théologie?

M. McKENZIE : Il y a si peu de théologie sur les banquettes de l'opposition que nos honorables amis de la gauche feraient bien d'en emprunter un peu à ce côté-ci de la Chambre.

L'hon. M. FOSTER : Vous parlez comme un évêque.

M. McKENZIE: Il y a beaucoup d'autres choses que je voudrais dire au sujet de cette question mais je crois que le ministre, après le pas important qu'il a fait, comprend la nécessité de ces travaux et j'espère qu'il les fera achever le plus tôt possible.

M. MADDIN: Mon honorable ami de Cap-Breton-nord-et-Victoria (M. McKenzie) nous a dit que ce projet de détourner la voie du chemin de fer a été agité par des membres de son parti pendant les dernières vingt années dans cette partie du pays, et que c'est une erreur de croire qu'un crédit n'a été voté dans le budget, l'année dernière, pour ces travaux, que dans un but électoral. Je dois dire que, bien que les amis politiques de l'honorable député aient envoyé des délégations auprès du Gouvernement pour lui demander de détourner la ligne, ainsi qu'il est proposé de le faire aujourd'hui, il est très significatif que pendant les années de prétendu progrès, de prospérité et un trésor débordant dont on nous assure que le pays a joui, le Gouvernement n'ait entrepris de faire la diversion proposée de la ligne qu'à la veille de l'élection, l'automne dernier, lorsque les ressources du pays étaient bien inférieures à ce qu'elles sont aujourd'hui. Le fait que le Gouvernement avoue aujourd'hui qu'il est incapable de faire les travaux proposés donne droit de soupçonner que cette somme de $25,000, n'a été mise dans le budget, l'année dernière, que pour remplir des exigences politiques. Le fait que l'honorable député est satisfait de l'explication, et qu'il croit que les travaux seront complétés n'est pas une garantie bien satisfaisante qu'ils le seront.

Le comité aimerait peut-être à apprendre que l'on a tracé un si grand nombre de lignes de chemins de fer dans ce comté, que la carte en ressemble à une toile d'araignée. Je me rappelle qu'on a tenu un chemin de fer en suspens pendant au moins sept élections. Je ne sais pas à combien d'élections celui-ci servira. Ce n'était pas trop demander, je crois, au ministre que de nous dire qu'il commencerait la construction de ce chemin de fer, depuis si longtemps attendu, dans le cours de l'année prochaine. On avait certainement le droit de différer d'opinion avec les amis de l'honorable député de Cap-Breton-nord, qui ont toujours prétendus que l'on suivait un mauvais tracé dans la construction de ce chemin, et à chaque élection dans le comté on discutait sur la valeur des deux tracés. Des intérêts politiques ont exigé que le chemin fut construit en suivant le tracé actuel. A cette époque le chemin suffisait amplement à transporter le trafic qui s'y faisait. La ville de Sydney-Mines, ainsi que l'a dit l'honorable député a une population de 7,000 ou 8,000 âmes environ, aujourd'hui, mais ce n'était autrefois qu'un petit village de 2,000 à 2,400 âmes. Les mines de la Dominion Coal Co. n'étaient pas exploitées alors; il n'y avait que quelques mines exploitées par les anciens propriétaires. On a construit le chemin alors pour satisfaire aux besoins de cette époque, mais c'est un fait bien connu que pendant les neuf dernières années les choses ont tellement changé qu'une modification du tracé est devenue nécessaire, et lorsque l'honorable député dit que l'on a toujours demandé au Gouvernement de changer le tracé, il faut se rappeler que c'était aussi l'avis de tout le monde dans le comté, sans distinction de parti politique.

M. McKENZIE: Je regrette que l'honorable député de Cap-Breton (M. Maddin) ait jugé nécessaire de mêler la politique à cette question. S'il veut apprendre l'histoire de la construction de ce chemin dans le comté de Cap-Breton, et s'il veut savoir si l'on en a jamais fait une question politique, je lui dirai que s'il avait vécu dans le comté de Cap-Breton, à l'époque où le tracé de ce chemin a été fait, il saurait qu'à la veille de l'élection générale de 1887, on a vu des hommes enfoncer dans la neige jusqu'à la ceinture, pour abattre les arbres sur le passage de la voie projetée. Il saurait que quelques chauds libéraux du comté de Cap-Breton se sont laissés gagner à passer du libéralisme au torisme, par des entreprises considérables qu'on leur a données pour abattre le bois au milieu de l'élection de 1887. Aucune influence de ce genre n'a été en mise en jeu de nos jours, et il n'a pas été question de construire ce chemin l'été dernier en vue d'influencer aucunes personnes.

L'honorable député est trop jeune pour connaître beaucoup l'histoire politique du comté de Cap-Breton, et s'il connaissait un peu les routes concurrentes dans ce comté il ne devrait pas dire qu'il y a conflit entre la route de la rivière George à Sidney-Mines, et celle qui traverse la colline depuis la rivière George jusqu'au creek Leith. Les deux tracés en concurrence étaient celui du sud, viâ Saint-Pierre, et la route du centre.

M. MADDIN: Je n'ai pas dit que la route que l'on se proposait de détourner et la route actuelle étaient en dispute à cette époque.

M. McKENZIE: J'ai compris que l'honorable député a dit que l'élection de 1887 avait réglé la difficulté.

M. MADDIN: Non pas au sujet du choix entre ces deux routes, certainement non.

M. McKENZIE: J'ai mal compris mon honorable ami alors, lorsqu'il a dit que l'élection de 1887 avait réglé le choix entre la route par la rivière George au creek Leith, et le tracé proposé.

M. MADDIN: Je n'ai pas dit cela.

M. McKENZIE: On proposait ce changement pour des fins électorales. Mon honorable ami sait parfaitement, je crois que c'était en 1895, que le très honorable sir Charles Tupper, lorsqu'il était candidat dans notre comté, avait mis comme article de son programme et déclaré que la politique de son gouvernement était de construire ce chemin depuis la rivière George jusqu'à Sidney-Mines. La question a été continuellement agitée depuis cette époque dans le comté, mais l'honorable ministre actuel des Chemins de fer et des Canaux est le premier ministre libéral qui a eu le courage de déclarer que la construction de cette route était nécessaire, et devait être entreprise et complétée. L'honorable député de Cap-Breton n'a donc pas le droit de dire que le parti libéral n'a pas travaillé pour arriver à l'accomplissement de ce projet.

L'honorable député sait parfaitement, s'il veut être juste envers le Gouvernement actuel, que ce Gouvernement a prolongé la ligne deupis North-Sidney jusqu'à Sidney-Mines; il a donné à Sidney-Mines l'avantage d'un embranchement et à North-Sydney un raccordement direct. Je puis dire à l'honorable député (M. Maddin) que ces prédécesseurs à la représentation du comté de Cap-Breton se sont tenus bien tranquilles dans cette Chambre, et ont appuyé la proposition du gouvernement conservateur de construire dans le comté de Cap-Breton un chemin qui laissait de côté ces deux villes importantes de Sidney-Mines et de North-Sidney.

Mon honorable ami (M. Maddin) parle de Sidney-Mines, comme si à cette époque ce n'était qu'un petit village insignifiant. Mais je lui dirai que Sidney-Mines était tout aussi important que la ville de Sidney. Les deux endroits sont a peu près d'égale d'importance. North-Sidney était plus considérable à cette époque que Sidney-Mines, et sans vouloir amoindrir la ville de Sidney qui était la capitale, je dirai que Sidney-Mines était aussi important que les deux autres. North-Sidney et la ville de Sidney ont été constitués en municipalités a peu près vers la même époque, et le fait que Sidney-Mines ne l'était pas encore, n'empêchait pas cette localité d'être aussi grande et aussi importante que sa voisine.

Si l'honorable député (M. Maddin) désire discuter l'histoire des deux partis politiques concernant la construction des chemins de fer dans le comté de Cap-Breton il se trouvera en présence du fait que les députés qui appuyaient le gouvernement conservateur dans cette Chambre à cette époque voulaient absolument que ce chemin fût fait avant les élections fédérales de 1887, alors qu'ils étaient très légers dans la balance, et si ce n'eut pas été de ce chemin et de la vigueur que leur campagne électorale y a gagné, ils n'auraient jamais été élus. Peu leur importait la route que suivrait le chemin au-delà de Grand-Narrows. Pourvu que le chemin passât à la porte d'un partisan du Gouvernement, pourvu qu'il apportât de l'eau à son moulin, peu leur importait par quelle route le chemin atteindrait Sydney, et l'honorable député et son collègue qui représentaient ce comté à cette époque se dirent que cela faisait peu de différence que North-Sydney ou Sydney-Mines fussent laissés de côté. Ces endroits n'avaient donc pas de communication par chemin de fer, et le parti libéral a construit un embranchement de ce chemin jusqu'à North-Sydney, et nous nous sommes engagés à payer nous-mêmes le terrain nécessaire au droit de passage. Telle est l'histoire au sujet du chemin de fer à North-Sydney et à Sydney-Mines.

Lorsque le Gouvernement libéral arriva au pouvoir, ces deux villes furent mieux traitées. Jusqu'alors le chemin de fer avait son terminus dans les bois, et n'avait aucune communication avec la rive ou la mer Le gouvernement libéral prolongea le chemin jusq'au rivage, construisit un quai de première classe, établit une communication avec Terre-Neuve, et nous avons maintenant un steamer faisant le service entre Sidney-Nord et Terre-Neuve, ce qui fournit beaucoup de trafic à ce chemin et bénéficie naturellement à Terre-Neuve et à Sydney-Nord, de même qu'au pays en général. Le governement libéral a prolongé en outre le chemin de fer jusqu'à Sydney-Mines ce qui naturellement a été un grand avantage pour cette ville. Le chemin entre Sydney-Nord et Sydney-Mines a été construit dans l'intention de le prolonger jusqu'à la rivière George, et plus tard de le continuer jusqu'à l'endroit où l'on voulut d'abord le rendre, et où il aurait dû l'être. Mais, monsieur l'Orateur, le tronçon qui a été construit entre Sydney-Nord et Sydney-Mines ne sera pas perdu, car il fera partie de la ligne principale. Mon honorable ami (M. Maddin) a dit que le gouvernement libéral n'avait rien fait pendant les douze dernière années pour construire ce chemin de fer. Je lui dirai que nous l'avons construit jusqu'à Sydney-Nord et Sydney-Mines, que cette partie du chemin est complétée, et que le droit de passage ainsi que tout le reste a été payé par le Gouvernement et est sa propriété.

Le Gouvernement libéral et ceux qui l'appuient n'ont rien à craindre de la comparaison que l'on peut faire entre leur con-

duite dans cette question, celle des conservateurs et prédécesseurs de mon honorable ami. Je ne voulais pas mêler la politique à cette question; je ne voulais la discuter que comme une question intéressant toute la population et très importante pour elle, mais si mon honorable ami désire mêler de la politique et en tirer avantage pour son parti, je suis prêt à croiser le fer avec lui devant cette Chambre, et à discuter l'histoire politique des deux partis, en rapport avec cette question. Je serai toujours prêt à le rencontrer quand il voudra.

M. MADDIN: Je ne crois pas qu'il soit de très bon goût de la part de l'honorable député (M. McKenzie) de jeter le gant, et d'inviter à le relever en comité des subsides. Je ne crois pas qu'il ait raison de se féliciter de pouvoir dire que je n'ai pas habité le comté de Cap-Breton assez longtemps pour connaître l'histoire de ce chemin aussi bien qu'il la connaît. L'honorable député nous parle des grandes choses que le parti libéral a accomplies pour le développement des chemins de fer dans le comté de Cap-Breton, et dans l'énumération de toutes ces grandes choses il signale le prolongement du chemin de fer depuis Sydney jusqu'à Sydney-Mines. Or, monsieur l'Orateur, il est bon de savoir que dans le comté de Cap-Breton, chaque mille de chemin de fer dans ce comté doit son existence au Gouvernement conservateur, à l'exception de ces 2 milles ½ depuis Sydney-Nord jusqu'à Sydney-Mines. Si l'honorable député (M. McKenzie) veut glorifier le parti libéral pour ce qu'il a fait concernant ce bout insignifiant de chemin, il en retirera peu de gloire pour lui-même ou pour le parti libéral, et lorsque la Chambre apprendra qu'il a fallu cinq ans pour terminer ce bout de chemin et que sa construction a coûté $58,000 par mille, et que ce chemin est parallèle à celui de la Nova Scotia and Steel Co., et construit en partie sur sa chaussée, la Chambre dira qu'il ne reste que bien peu de chose dont l'honorable député (M. McKenzie) ait raison de se glorifier.

Lorsque l'honorable député nous parle des grands avantages que le gouvernement a accordés à la population du comté du Cap Breton en matière de chemin defer, je dirai qu'elle n'a eu que ce qui lui a été offert à la veille des dernières élections. Pas une élection, même de conseillers municipaux n'a eu lieu dans ce comté sans que le parti libéral n'ait proposé de construire un chemin de fer ou un autre. C'était une chose commune pendant la dernière élection que de voir un home et un petit garçon vidant de l'eau d'un trou de quatre ou cinq pieds de profondeur à haute marée, trou creusé pour y planter des poteaux, et aller la vider dans le lac Bras-d'Or.

L'hon. M. FOSTER: Et l'on portait la dépense au compte du capital?

L'hon. M. GRAHAM: On voulait sans doute mouiller le stock.

M. MADDIN: Cela va certainement de pair avec ceux qui avaient de la neige à la ceinture lorsqu'ils abattaient des arbres, comme l'a dit l'honorable député (M. McKenzie). Je prétends cependant que deux torts ne font pas un bien, et si l'honorable député tient à reprocher au parti conservateur d'avoir fait faire une exploration de la ligne au milieu de l'hiver, je lui répondrai que, quand bien même cela serait mal, le parti libéral n'était pas justifiable en 1908, à cause de cela, d'inscrire au budget une somme d'argent qu'il n'avait pas l'intention de dépenser, ni de faire faire un tracé du chemin, et placer des piquets en face ou en arrière de presque chaque maison d'habitant, pendant toute la période qui s'est écoulée depuis la prorogation du Parlement au mois de juillet, et les élections du 26 octobre. L'objet est trop évident pour nécessiter aucun commentaire.

Maintenant que le tracé est fait l'honorable député (M. McKenzie) peut se contenter de l'espoir que le chemin sera terminé, mas cela ne satisfait pas les industries du comté. Ce prolongement est tellement nécessaire pour permettre le passage de convois pesants depuis les usines de la Nova-Scotia Steel and Coal Company et celles de la Dominion Iron and Steel Company, de même que des mines de la Dominion Coal Company qu'il est très important que les travaux soient commencés immédiatement. Je n'ai aucun doute que l'honorable député sera satisfait si le Gouvernement inscrit un crédit dans le budget, quand même la construction du chemin serait remise d'une saison à une autre, afin d'aider à M. Murray dans les élections provinciales, qui auront lieu d'ici à deux ans, et pour l'aider lui-même lorsqu'il se présentera devant ses électeurs aux prochaines élections fédérales. Mais cette manie de construire un chemin de fer n'est pas approuvée par le peuple; elle n'est pas de nature à venir en aide aux centres industriels de cette partie du pays, et je voudrais faire comprendre au ministre la nécesité de changer les rampes de ce chemin le plus vite possible.

L'hon. M. FOSTER: Qu'est-ce que cela?

L'hon. M. GRAHAM: Ce crédit était dans le budget de l'année dernière. Je me proposais de pousser activement la construction de ce chemin, cette année, mais les conditions n'ont pas été favorables. Je demande à la Chambre de voter ce crédit de nouveau afin de nous permettre d'acheter le droit de passage aussitôt que possible. Tel était mon but lorsque j'ai voulu envoyer M. Henri Reed pour négocier l'achat des terrains; mais il n'a pas voulu accepter la charge, et il nous faudra trouver une autre personne.

L'hon. M. GRAHAM: Le coût total de ces travaux, la voie comprise, est estimé à environ $2,000,000. La somme dépensée jusqu'à présent s'élève à $2,351,446.76. Outre le crédit ci-dessus nous demanderons une autre somme, ce qui fera pour l'outillage et les machines environ $500,000.

L'hon. M. FOSTER: Où en est-on rendu, présentement, avec ces travaux?

L'hon. M. GRAHAM: Je crois que $100,000 suffiront pour compléter l'outillage.

L'hon. M. FOSTER: Où le ministre l'achète-t-il?

L'hon. M. GRAHAM: Nous demandons des soumissions presque pour chaque achat et nous achetons pratiquement toutes nos machines des manufacturiers canadiens.

L'hon. M. FOSTER: Quel est le surintendant des machines?

L'hon. M. GRAHAM: M. J. R. Joughins est le surintendant de la force motrice.

L'hon. M. FOSTER: N'achète-t-on pas quelques machines aux Etats-Unis?

L'hon. M. GRAHAM: Quelquefois, nécessairement; des machines que nous ne pouvons pas obtenir en Canada, mais nous avons pour pratique d'acheter dans notre pays chaque fois que la chose est pratiquable.

L'hon. M. FOSTER: Le ministre fait-il savoir réellement au public lorsqu'il lui fait acheter quelque chose?

L'hon. M. GRAHAM: Oui, nous envoyons à tous les manufacturiers de ces articles dans le Canada, un avis leur donnant les détails concernant ce dont nous avons besoin.

L'hon. M. FOSTER: Demandez-vous des soumissions et tout le monde est-il appelé à concourir?

L'hon. M. GRAHAM: Absolument.

L'hon. M. FOSTER: Toutes ces dépenses sont-elles portées au compte du capital?

L'hon. M. GRAHAM: Oui.

L'hon. M. FOSTER: Supposons que vous ayez à Sussex une gare qui est suffisante pour les besoins du trafic, et que cette gare brûle, et qu'ensuite vous en construisiez une autre à la place, portez-vous cette dépense au compte du capital?

L'hon. M. GRAHAM: Cela dépend des circonstances, par exemple de la façon dont la nouvelle gare sera construite. La compagnie du Pacifique-Canadien a porté au compte du capital la construction des usines Angus à Montréal et de leur outillage. Les conditions varient tellement que les compagnies de chemins de fer n'observent pas une règle absolue. Les usines à Moncton sont entièrement nouvelles. Les anciennes usines sont encore là, excepté la partie qui a été brulée. On a offert au Gouvernement de les louer, mais l'offre était si petite que je n'ai pas voulu l'accepter.

L'hon. M. FOSTER: D'après la réponse du ministre je crois comprendre que la construction d'une nouvelle gare à Sussex serait portée au compte du revenu?

L'hon. M. GRAHAM: La reconstruction de plusieurs petites gares a été portée au compte du capital.

L'hon. M. FOSTER: Lorsque vous remplacez de vieilles usines par des nouvelles, qui sont beaucoup meilleures que les anciennes, ne serait-il pas juste de payer une partie du coût de leur construction avec les recettes?

L'hon. M. GRAHAM: Les réparations aux anciennes usines ont été payées à même les recettes. Elles ont coûté environ $56,000. Même si ces usines n'avaient pas brûlé, il aurait fallu en construire des neuves. Depuis deux ou trois ans on y travaillait avec beaucoup de désavantage. Nous espérons une économie dans l'exécution des réparations grâce à ces nouvelles usines.

Augmentation de l'approvisionnement d'eau, $74,700.

L'hon. M. GRAHAM: Nous voulons améliorer notre approvisionnement d'eau à plusieurs endroits le long du chemin; dans quelques cas nous voulons construire de nouveaux réservoirs. J'ai une longue liste des endroits où il faudra plus d'eau.

L'hon. M. FOSTER: Ces travaux sont-ils faits par un entrepreneur spécial?

L'hon. M. GRAHAM: Non. Nous avons demandé des soumissions au moyen d'affiches pour l'approvisionnement d'eau à Petit-Metis, et nous en avons reçu quatre; nous avons accepté la plus basse, celle de M. McManus. Nous avons reçu quatre soumissions pour l'aprovisionnement d'eau a la jonction Saint-Charles, et M. McManus était encore le plus bas soumissionnaire.

Amélioration du chemin, $133,000.

L'hon. M. GRAHAM: Il y a beaucoup de travaux à faire. Depuis que l'Intercolonial est construit, on a dépensé à différentes époques, en améliorations, la somme de $539,809. Ces améliorations comprennent la construction de nouveaux hangars à marchandises à Windsor, $82,000; voies d'évitement à Upper Dorchester, hangars à marchandises à Marieville et voies d'évitement additionnelles, voies d'évitement additionnelles à Boiestown, sémaphore électrique à Petit-Rocher, gare et quai de débarquement à Petit-Métis, et autres travaux de même nature.

L'hon. M. FOSTER: N'y avait-il pas de gare à Petit-Métis auparavant?

L'hon. M. GRAHAM : Il y a avait une vieille maison valant de $1,200 à $1,300; ce n'était réellement pas une gare, et le trafic des touristes demandait un édifice plus convenable; il y a ensuite $7,000 pour pesée à Princess-Pier, $6,000 pour une une voie d'évitement additionnelle et une voie de croisement à Saint-Pacome, et $23,500 pour 35 milles de clôture, à un endroit où il n'y en avait jamais eu auparavant.

L'hon. M. FOSTER : Il n'y a rien pour seaux en bois ou en tôle?

L'hon. M. GRAHAM : Non, il n'y en a pas.

M. McKENZIE : Je veux appeler l'attention de la Chambre sur un cas particulier dans le comté Cap-Breton-nord, celui de Christmas-Island qui est un centre rural très important où il se fait un commerce considérable, et où il n'y a pas de gare du tout. Il y avait une petite cabane mais elle a brulé il y a un an ou un an et demi, et l'état dans lequel on est aujourd'hui est indiscriptible. J'espère que le ministre pourra appliquer une partie de ce crédit a la construction d'une bonne gare à Christmas-Island, avec toutes les améliorations nécessaires pour la somme de trafic qui se fait à cet endroit, qui est un des plus importants dans Cap-Breton-nord. Nous ne demandons rien de très couteux, mais on devrait nous construire un édifice en bois de bonne apparence et suffisant pour les besoins du commerce.

L'hon. M. GRAHAM : J'apporterai à la question beaucoup d'attention.

Améliorations à Sainte-Rosalie, $55,000.

L'hon. M. GRAHAM : Ce crédit est une répétition de celui de l'année dernière. Sainte-Rosalie est située à la jonction du Grand-Tronc et de l'Intercolonial, à l'est de Montréal. Nous y construisons une remise à locomotives et une cour pour la formation des convois de marchandises et autres trains.

L'hon. M. FOSTER : A quelle distance Sainte-Rosalie se trouve-t-elle de Montréal?

L'hon. M. GRAHAM : 36 milles.

L'hon. M. FOSTER : Cette gare est-elle sur la partie du Grand-Tronc louée a l'Intercolonial.

L'hon. M. GRAHAM : Elle est à la jonction entre la partie louée du Grand-Tronc et l'Intercolonial.

L'hon. M. FOSTER : Les conditions du bail sont, si je ne me trompe pas, que nous avons droit de nous servir des terminus, cours et améliorations du Grand-Tronc?

L'hon. M. GRAHAM : A Montréal, mais le Grand-Tronc n'en a pas à Sainte-Rosalie.

L'hon. M. FOSTER : Est-ce que les trains ne pourraient pas être formés sur les cours du Grand-Tronc à Montréal?

L'hon. M. GRAHAM: Sur l'embranchement du Grand-Tronc, de Sainte-Rosalie à Montréal, nos locomotives remorquent des trains d'une grande longueur. Une locomotive de Sainte-Rosalie remorque presque l'équivalent de deux trains. Il nous faut faire le remaniement de toutes ces voitures. Nous faisons également des échanges avec le chemin de fer canadien du Pacifique. Il nous faut donc des cours très spacieuses, pour la manutention de ces voitures. La compagnie du Grand-Tronc n'est nullement obligée de nous fournir des installations de tête de ligne à cet endroit.

L'hon. M. FOSTER: A Montréal, la compagnie nous accorde-t-elle tout ce que nous comptions obtenir?

L'hon. M. GRAHAM: A Montréal, nous utilisons ses installations de gare terminus. La compagnie est d'avis que nous en faisons un abus, mais à notre avis, nous n'outrepassons nullement nos droits.

Travaux d'amélioration à Drummondville, $5,000.

L'hon. M. GRAHAM: Ce crédit est affecté à l'agrandissement de la cour des marchandises. Cette somme était tombée en annulation de crédit; nous n'avons pas effectué cet agrandissement, l'année dernière. Je suis surpris qu'en présence d'une élection, nous ayons fait preuve de tant de modération.

L'hon. M. FOSTER: Ce crédit était affiché là tout le temps.

Dépôt des locomotives, ateliers des machines, etc., à la Rivière-du-Loup, $158,500.

L'hon. M. GRAHAM: Ce crédit est destiné à l'atelier des machines, à la Rivière-du-Loup et j'ai mentionné le fait, il y a quelque temps. Cet atelier des machines est du genre des ateliers d'Halifax, destiné à l'exécution des réfections de moindre importance.

L'hon. M. FOSTER: Ces ateliers peuvent-ils soutenir la comparaison avec ceux d'Halifax?

L'hon. M. GRAHAM: Ils ne sont pas si spacieux que ceux d'Halifax. Cet atelier est surtout destiné aux réfections des locomotives; car celles de voitures se font surtout aux ateliers d'Halifax.

L'hon. M. FOSTER: Quel est le chiffre global de la dépense exécutée à cet endroit?

L'hon. M. GRAHAM: La dépense globale exécutée, depuis l'établissement d'un chemin de fer, est de $329,580.81.

L'hon. M. FOSTER: Quel est le chiffre de votre effectif dans ces ateliers?

L'hon. M. GRAHAM: Il y a environ 150 hommes actuellement employés dans ces ateliers.

L'hon. M. FOSTER: Quel est le chiffre de votre personnel, à Halifax, quand les ateliers sont en pleine opération, mais lorsqu'il n'y a pas d'élection en perspective?

L'hon. M. GRAHAM: L'effectif ne varie guère; c'est à peu près le même chiffre qu'à a Rivière-du-Loup.

(A six heures, M. l'Orateur prend le fauteuil.)

TRAVAUX DE LA CHAMBRE.

L'hon. M. FOSTER: Quels sont les objets qui viendroit en délibération, à la reprise de la séance, à huit heures?

L'hon. M. GRAHAM: La première heure sera consacrée à l'étude des bills d'intérêt privé, puis mon collègue le ministre des Chemins de fer et des Canaux (l'honorable M. Graham) poursuivra l'étude de son budget et s'il termine cette étude, le ministre des Travaux publics (l'honorable M. Pugsley) lui succédera.

L'hon. M. FOSTER: Nous ne pourrons pas poursuivre l'étude de l'article se rattachant à l'Intercolonial, j'entends la perception des recettes. Il faudra que cette question revienne sur le tapis. Pourrions-nous discuter une partie du crédit ou bien s'agit-il d'une somme en bloc?

L'hon. M. GRAHAM: D'une somme en bloc.

L'hon. M. FOSTER: Il faudra discuter cet article, quand la Chambre reprendra la discussion du budget. Nous pourrions, ce soir, sans doute, terminer l'étude des crédits imputables sur le compte du capital. Avant que l'Orateur quitte le fauteuil, je désire faire quelques observations au sujet de la besogne de mardi. Le chef de l'opposition a demandé un renseignement et le ministre des Finances (l'hon. M. Fielding) a répondu que ce renseignement était fourni. Mais le ministre des Finances le comprend, il faut que ce dossier soit imprimé et cela assez tôt pour que nous puissions, en temps utile, l'étudier. Le ministre est-il d'avis que ce dossier sera imprimé assez tôt pour que nous puissions l'utiliser, mardi?

L'hon. M. FIELDING: Je pourrai donner ce renseignement lundi. L'ensemble de ces documents ne demande pas une longue étude. Les éléments essentiels de la question sont fort simples.

L'hon. M. FOSTER: Nous en causerons de nouveau lundi. Seulement que le ministre prenne soigneusement note de la chose. C'est une question fort importante, et il faut se mettre en mesure de la discuter d'une façon intelligente.

L'hon. M. FIELDING: Oui. Dès que la question est venue sur le tapis, je m'en suis occupé immédiatement, et un de nos fonctionnaires a été chargé de se rendre à Montréal, afin d'accélérer autant que possible la confection du dossier relatif aux affaires de la compagnie.

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

Reprise de la séance.

ADOPTION DU BILL RELATIF A UN BREVET DE THOS. L. SMITH

M. BICKERDIKE propose la 3e lecture du bill (n° 71) concernant un brevet de Thos. L. Smith.

M. PERLEY: Celui qui a soulevé des objections contre l'adoption de ce bill, l'autre soir, désirait simplement savoir si on avait appelé l'attention du ministre de l'Agriculture sur ce projet de loi et s'il consentait à son adoption.

L'hon. M. FIELDING: Je regrette l'absence de mon collègue. Si personne n'a soulevé d'objection contre ce bill, il y a lieu de croire qu'il a reçu l'approbation, du ministre, mais je n'en ai pas causé avec mon collègue.

(La motion est adoptée.—Le bill est lu pour la 3e fois et adopté.)

3e LECTURE

De divers projets de loi:

Le 1er (n° 48), déposé par M. Geoffrion, concernant la compagnie de chemin de fer terminal de Montréal.

Le 2e (n° 66), déposé par M. Geo. Gordon, concernant la compagnie du chemin de fer de l'Abittibi à la baie d'Hudson.

Le 3e (n° 67), déposé par M. W. McIntyre, concernant la compagnie du chemin de fer d'Alsek au Yukon.

Le 4e (n° 68), déposé par M. W. McIntyre, touchant la compagnie du chemin de fer d'Athabaska.

Le 5e (n° 70), déposé par M. Nesbitt, concernant la compagnie du chemin de fer de Sainte-Marie à l'ouest d'Ontario.

REPRISE DE LA DISCUSSION DES SUBSIDES.

Travaux d'amélioration à Campbelltown, $64,500.

M. PERLEY: Le ministre voudrait-il nous donner quelques mots d'explication?

L'hon. M. GRAHAM: Il s'agit de continuer les travaux d'amélioration commencés à Campbelltown. Voici à quoi ce crédit est affecté: des cours d'eau, nouvelles installations pour les services des bagages et des

messageries, lampisterie, section de six compartiments du nouveau dépôt des machines, plaque-tournante, agrandissement de la gare des voyageurs, glacière, etc. L'année dernière, la dépense exécutée a été de $8,887.78. On a demandé des soumissions, par voie d'affiches.

M. PERLEY : Comme ce crédit atteint un chiffre beaucoup plus élévé que celui de l'année dernière, figure-t-il des travaux neufs ici?

L'hon. M. GRAHAM: Il s'agit de continuer les travaux entrepris, l'année dernière. Il n'y a rien de neuf.

Travaux d'amélioration à la pointe Tupper, $4,000.

L'hon. M. GRAHAM: Il s'agit de la construction d'un bâtiment en brique et voici, en outre, à quoi ce dépôt de crédit est affecté, à un point de correspondance, ou transfert ou de locomotives, exhaussement du réservoir et quelques autres item de moindre importance.

Etablissement d'un croisement à la partie supérieure de la voie, à Troberts, à deux milles environ de la gare de Londonderry, $5,000.

L'hon. M. GRAHAM: Il s'agit de l'enlèvement d'un croisement à niveau.

Etablissement d'un croisement souterrain à Eastville, à un mille environ de la gare de Londonderry, $10,000.

L'hon. M. GRAHAM: C'est un croisement dangereux, dans une tranchée très profonde. Il y est arrivé quelqeus accidents et nous avons décidé d'enlever ce croisement.

Matériel roulant, $170,550.

L'hon. M. GRAHAM: Ce crédit est affecté aux objets que voici: acquisition d'un wagon de commissariat, munir de râteliers 500 plate-formes ou wagons découverts pour le transport du bois à pulpe; calorifères à vapeur dans les voitures des voyageurs et pose de nouveau appareils d'éclairage à gaz et plusieurs autres dépenses casuelles.

Machines neuves pour les ateliers de locomotives et de wagons, $95,800.

L'hon. M. GRAHAM: Avant la suspension de la séance, nous avons donné des éclaircissements suffisants sur cet article se rattachant aux différents travaux exécutés aux ateliers de Moncton.

Chemin de fer de l'Ile du Prince-Edouard, embranchement d'Harmoney à Elmira, $50,000.

M. FRASER: Je tiens à savoir du ministre si le Gouvernement a l'intention de construire ce chemin de fer, cette année. Il y a quelque temps, j'ai inscrit quelques questions au feuilleton, et je regrette que les réponses apportées ne soient pas plus explicites. Voici une des questions que j'ai posées:

Le Gouvernement a-t-il l'intention de commencer la construction du chemin en question, cette année?

Voici la réponse:

C'est notre intention de commencer ces travaux.

Cela veut-il dire que le Gouvernement commencera la construction de ce chemin de fer, cette année?

L'hon. M. GRAHAM: Nous avons demandé des soumissions et afin de convaincre l'honorable député que nous avons bien l'intention de pousser ces travaux, voici ce que nous avons demandé au concurrent qui a présenté la soumission du plus bas chiffre: advenant que nous acceptions cette soumission, consentira-t-il à construire les travaux, jusqu'à concurrence du crédit voté cette année, avec l'entente que, l'année prochaine, nous affecterons un nouveau crédit à ces travaux? Nous attendons sa réponse. Nous comptons que l'adjudication de l'entreprise se fera à brève échéance. Nous avons l'intention de mettre les travaux en marche aussitôt que faire se pourra.

M. FRASER: L'adjudication n'a donc pas encore eu lieu?

L'hon. M. GRAHAM: L'affaire est dans la situation que je viens de dire. Nous avons reçu les soumissions et nous accepterons l'offre du plus bas chiffre, si ce soumissionnaire, comme je l'ai dit, veut se contenter du crédit alloué cette année, dans l'espoir que nous pourrons pousser plus activement les travaux l'année prochaine. Je demande à ce soumissionnaire d'accepter l'entreprise à cette condition.

M. FRASER: Le ministre le sait, il ne s'agit que d'un tout petit embranchement, et c'est trop fractionner ces travaux que de consacrer deux années à leur construction. Le chemin n'a que dix milles de parcours.

L'hon. M. GRAHAM: L'évaluation du coût est portée à $380,000.

M. FRASER: La soumission du concurrent qui a offert le plus fort rabais n'atteint pas un chiffre aussi élevé que celui-là, paraît-il.

L'hon. M. GRAHAM: Je n'ai pas sous les yeux la soumission du concurrent qui s'est chargé de l'entreprise au moindre prix. Il me répugnerait de donner publicité à cette soumission, avant qu'elle ait été acceptée.

M. FRASER: A-t-on l'intention de construire ce chemin de fer d'après le tracé établi? On s'est servi de ce chemin de fer comme d'un jouet politique.

L'hon. M. GRAHAM: Je ne le pense pas ainsi.

M. FRASER: Il ne serait guère facile de porter la responsabilité de ce que le ministre peut penser, en pareille matière, il me répugnerait de me charger de pareille responsabilité.

L'hon. M. GRAHAM: Ce serait une tentative dangereuse.

M. FRASER: Le premières études, si je ne me trompe, datent de 1904, elles ont coïncidé avec les élections, et les lignes d'arpentages tirées partaient de Souris et couraient dans une direction différente de la route établie par les derniers levés de plans. Le tracé de 1904 a été établi dans la direction de Souris et bien que ces arpentages aient coûté $3,000 ou $4,000, une fois les élections terminées, on ne tenta pas le moindre effort pour construire la ligne et tout demeura en suspens jusqu'à la veille de la dernière grande consultation populaire, l'an dernier. Alors, on fit de nouveaux arpentages s'étendant jusqu'à Harmony, à six milles du tracé précédent, et à la veille même des élections on demanda des soumissions devant être ouvertes le 31 octobre, cinq jours après les élections. De fait, les bois étaient remplis de gens qui tiraient des lignes d'arpentage.

L'hon. M. GRAHAM: Cela n'a guère porté fruit dans votre comté.

M. FRASER: On peut bien induire quelquefois les gens en erreur, mais on ne réussit pas toujours infailliblement à tromper tout le monde; et comme vous n'avez pas réussi à tromper les électeurs, ils m'ont confié leur mandat électif. Franchement, on était fatigué et dégouté de cette affaire d'arpentage. Dans mon comté, au cours des deux dernières élections, on a fait le traité de cinq ou six embranchements de chemins de fer, et il n'est pas étonnant que le budget du chemin de fer de l'île du Prince-Edouard se solde par un déficit, quand vous consacrez des milliers de dollars à des arpentages iutiles comme celui-ci. Dans un des principaux journaux libéraux de mon comté je trouve, en date du 16 mars, l'entrefilet que voici:

La construction de l'embranchement sur Elmira sera adjugée à brève échéance et on s'attend que les travaux commenceront le 1er juin.

Le ministre des Chemins de fer pourrait-il me dire si cette rumeur est fondée?

L'hon. M. GRAHAM: Je ne saurais être responsable de tout ce qui se publie dans les journaux. J'ai fait un exposé clair et précis de l'attitude que nous entendons prendre, et je ne réussirais pas à mieux élucider la question, quand même je reviendrais sur ce que j'ai dit.

M. FRASER: Si les soumissionnaires ne consentent pas à se charger de l'entreprise aux conditions stipulées, l'entreprise ne sera donc pas adjugée. Est-ce là votre réponse?

L'hon. M. GRAHAM: L'honorable député ne réussira pas à me faire donner une déclaration dans le sens qu'il suggère. Nous allons dépenser, cette année, sur cet embranchement la somme affectée à ces travaux, mais pas davantage, eu égard aux conditions que j'ai fait connaître à la Chambre, conditions parfaitement légitimes, au jugement du monde financier, dans les circonstances actuelles. Nous avons l'intention de construire ce chemin de fer d'Elmira à Harmony et le fait que les électeurs ont confié leur mandat électif à l'honorable député ne saurait en rien modifier notre intention. Nous comptons y construire un bon chemin de fer avec toute la célérité possible; mais en présence des conditions actuelles, nous nous contenterons, cette année, de ce crédit de $50,000.

M. FRASER: Je suis bien aise d'entendre le ministre affirmer que ce chemin de fer sera construit?

L'hon. M. GRAHAM: Ne retardez donc pas l'adoption des évaluations budgétaires, et mettons-nous à l'œuvre.

M. FRASER: Le ministre affirme-t-il que l'évaluation de la dépense globale afférente à ces 10,000 milles est de $30,000?

L'hon. M. GRAHAM: $380,000.

M. FRASER: Si je ne me trompe, on a affirmé que le coût serait de $200,000.

L'hon. M. GRAHAM: L'estimation est de $380,000 et l'honorable député constatera, avant la fin des travaux, que ce crédit sera entièrement absorbé. A mon avis, il est impossible de construire un chemin de fer, pour une somme inférieure à $38,000 le mille, dans cette contrée.

M. FRASER: Le Gouvernement a-t-il l'intention d'ajourner ces travaux jusqu'à l'approche d'une nouvelle consultation populaire?

L'hon. M. GRAHAM: L'honorable député veut sans doute faire du badinage. Disons en passant, qu'il est possible qu'il se fasse une élection partielle; l'honorable député nourrit-il quelque appréhension à cet égard?

M. FRASER: Personne ne saurait prévoir l'époque de ces élections partielles. Nous avons entendu s'élever ici des plaintes au sujet du découvert dans le budget du chemin de fer de l'île du Prince-Edouard ; or, le ministre le sait parfaitement, ces gaspillages de deniers publics ont lieu au cours d'une année d'élection, et le déficit accusé par ces budgets, au cours d'une année d'élection, est toujours plus prononcé que les autres annés.

L'hon. M. GRAHAM: Cette année-ci fait une exception. Je suis bien aise de pou-

voir déclarer à la Chambre que la situation financière du chemin de fer de l'île du Prince-Edouard s'est améliorée, cette année.

M. FRASER: C'est possible, mais en ce qui concerne ce chemin de fer, il est du domaine de l'histoire que, pendant un mois ou deux avant les élections, on voit se multiplier les employés auxiliaires sur le parcours de la voie, à tel point qu'ils pullulent comme des mouches à patates. J'ai sous les yeux un carte indiquant que l'été dernier à la veille de l'élection, il y avait cinq ou six lignes d'arpentage pour des embranchements partant des Montagnes, mais on n'a pas construit un seul mille de chemin de fer, et il ne figure pas un seul dollar au budget pour la construction de ce chemin de fer. Est-il légitime de gaspiller ainsi les deniers publics et d'envoyer un certain nombre de gens faire des piqueniques ou faire la chasse au lapin ou à la perdrix dans les bois, au cours de l'automne, sous prétexte de tirer des lignes d'arpentage.

M. McKENZIE: Que pensez-vous du tunnel?

M. FRASER: Nous aborderons plus tard la question du tunnel et j'espère que vous nous prêterez votre appui.

Si le Gouvernement tient à construire le chemin de fer d'Elmira à Harmony, suivant le dernier tracé, il en résultera force inconvénients pour les citoyens d'Elmira; car, cela allongera de cinq ou six milles le trajet qu'il auront à faire par rail, ce qui n'aurait pas eu lieu, si le Gouvernement eût construit la voie ferrée d'après le tracé de 1904, qui se raccordait avec la ligne primitive et traversait le village de Souris. Voilà la route qu'il convient de choisir pour la construction de ce chemin de fer, si jamais on le construit. L'année dernière, on a changé le tracé, et aujourd'hui il faudrait faire un trajet de six milles pour atteindre la ligne primitive avant d'arriver à l'embranchement; or, les citoyens de Souris et de l'Est qui utiliseront ce chemin de fer seront forcés de payer le prix de leurs places et du transport des marchandises sur ce tronçon de six milles, inconvénient auquel ils n'auraient pas été obligés de se soumettre, si on avait construit la ligne d'après l'arpentage primitif passant par le village de Souris et se dirigeant vers l'Est. Voilà une des choses qui portent nos concitoyens à penser que le Gouvernement n'a pas réellement l'intention de construire ce chemin de fer. Le ministre pourrait-il nous dire pourquoi il a modifié la route et au lieu de fixer le point de départ à Souris, il l'a placé à Harmony?

L'hon. M. GRAHAM: Nous avons abandonné à l'ingénieur le soin de choisir la route la plus directe, et si je ne me trompe, c'est ce qu'il a fait. L'honorable député se constitue peut-être ici l'interprète d'un certain groupe de population; mais si je ne me trompe, il affirme que ce chemin de fer traverse un territoire qu'il ne desservirait point, si le Gouvernement adoptait la route qu'il suggère, à travers une section de pays qui est déjà dotée de communication par voie ferrée.

M. FRASER: Le ministre ne saisit pas bien la question. La route primitive se dirige presque vers l'est et l'ouest; mais à Harmony, elle dévie et se dirige presque directement vers le sud, sur une distance de cinq milles jusqu'au village de Souris; delà elle se dirige dans une direction nord-est vers Elmira. Cette route a été arpentée en 1904 et c'est le tracé qu'il convient de choisir. Cette fois-ci, au lieu de se diriger vers le village de Souris, la route se termine à Harmony et s'oriente vers l'est jusqu'à Elmira. Le point de départ du chemin de fer ne sera pas à Souris, mais à une gare portant le nom d'Harmony. Tout le monde le sait, le tracé convenable est celui qui a été établi en 1904, le chemin de fer devant desservir les citoyens de Souris et le public en général. Le ministre voudrait-il bien me dire pourquoi il a apporté cette modification au tracé?

L'hon. M. GRAHAM: Le ministre n'a nullement modifié le tracé. Il a demandé à l'ingénieur d'établir le tracé de la route la plus directe et c'est ce que celui-ci a fait. L'honorable député se constitue sans doute ici l'interprète des citoyens de Souris, mais Souris est déjà desservi par un chemin de fer; or, doter ce village d'une nouvelle ligne et étendre cette voie ferrée jusqu'à Souris, ce serait doter ce village d'un deuxième chemin de fer. Cette ligne ne se prolonge pas jusqu'à Souris, mais une fois rendue à Harmony, elle se poursuit en droiture. Je ne blâme pas l'honorable député de faire valoir les prétentions de Souris; il n'y a rien de plus naturel, mais nous tenons à ce que ce chemin de fer desserve autant de population que possible, et au point de vue du chemin de fer, la route actuelle à notre avis, est la meilleure.

M. FRASER: Pourquoi a-t-on fait le tracé de cette route, en 1904?

L'hon. M. GRAHAM: Je ne saurais me prononcer à cet égard. Il n'est question, pour le moment, que de ce qui a été fait l'année dernière. J'ajoute que l'ingénieur en chef doit se rendre sur les lieux et examiner le terrain avant le commencement des travaux, et il dressera son rapport à cet égard.

M. WARBURTON: Je connais familièrement cette contrée où j'ai souvent passé l'été et à mon avis, la route choisie est la plus directe. Pour mon propre compte, je préférerais que le chemin se rendît à Souris, mais ce serait probablement allonger le parcours. En construisant la

ligne jusqu'à Harmony et delà jusqu'à Elmira, comme on le projette, on obtient une ligne directe et rectiligne, tandis que, si on pousse la ligne au sud vers Harmony, pour la prolonger jusqu'à Souris, vous atteindriez certainement le port; mais il faudrait alors pousser de nouveau la ligne vers le nord, et laisser de côté une partie de la contrée au centre. La rive nord, au voisinage de la pointe est ou Elmira, est un fort beau pays. En déviant la ligne vers le sud, vous négligeriez la partie nord et la partie centrale du comté de King. La partie centrale du comté de King est une superbe contrée, mais, elle n'est guère développée. Elle est dotée de belles forêts, et le sol y est d'une grande fertilité. Dotée de communications par rail, ce serait une partie des plus fertiles de l'île du Prince-Edouard, ce qui n'est pas peu dire. La ligne projetée sera une ligne directe à Elmira ou Point-East. Le député de King (M. Fraser) en critiquant les arpentages effectués l'année dernière sur l'île du Prince-Edouard prétend qu'on a fait les levés de plans de sept lignes de chemins de fer. C'est bien à tort que les députés conservateurs font allusion à ce malheureux chiffre; car, en 1896, si je ne me trompe, le chef du gouvernement conservateur du jour se rendit à l'île du Prince-Edouard et il se servit de ce chiffre mystérieux, en promettant des embranchements de chemins de fer aux habitants de l'île; mais les électeurs n'ajoutèrent guère foi à ses promesses. Parmi les lignes de chemins de fer qu'il promit alors figure cet embranchement d'Elmira. On a prodigué cette promesse au cours de chaque élection. C'était comme le retour du printemps annoncé par l'arrivée du rouge-gorge; du moment qeu la promesse de construire cet embranchement d'Elmira revenait sur le tapis, c'était un signe infaillible de l'approche des élections.

La chose était passée en proverbe dans l'île du Prince-Edouard. La même observation s'applique à l'embranchement de Murray-Harbour, dans le comté de King, l'approche d'une élection étant infailliblement présagée par l'apparition des arpenteurs sur le terrain; mais ces arpenteurs s'éclipsaient à l'issue même des élections. Cette comédie était devenue tellement notoire, qu'en 1906, lorsque les arpenteurs du gouvernement conservateur firent leur apparition pour la dernière fois, les cultivateurs enlevèrent les jalons posés par ces arpenteurs, et chassèrent ces derniers des différentes localités. Je suis bien aise de pouvoir ajouter que ce chemin de fer a été depuis construit par le Gouvernement actuel. L'année dernière, on fit des arpentages dans différentes localités où il est besoin de plusieurs courts rameaux de chemin de fer. L'année dernière, nos amis les conservateurs pensaient ou prétendaient que tous ces arpentages, faits à titre d'essai, ne comportaient qu'une signification, c'est que le Gouvernement offrait aux électeurs la construction d'un chemin de fer, afin d'obtenir leurs suffrages. Un de ces levés de plans eut lieu dans mon comté, et dans un avenir assez rapproché, j'espère, ce comté sera doté d'un chemin de fer; du reste, il répondrait à un véritable besoin. Je suis allé aux renseignements et j'ai constaté que les arpentages étaient terminés. Les plans et des rapports n'ont pas encore été transmis au ministère, mais j'espère qu'ils le seront, à brève échéance. On a dit aux électeurs, à toutes les assemblées publiques, qu'en faisant exécuter ces arpentages, le Gouvernement voulait les convaincre qu'ils auraient tous un chemin de fer passant à la porte de leur domaine. Il n'en est pas ainsi. L'objectif visé, en faisant ces arpentages, était de s'assurer du choix de la meilleure route possible, comme cela aura lieu pour l'embranchement d'Elmira. C'est là sans doute la raison d'être de tous ces arpentages ou levés de plans exécutés à titre d'essai. Mais l'honorable député semble croire que par là on cherchait à influencer les électeurs. Plusieurs de ces embranchements répondent à de véritables besoins publics et seront sans doute construits. L'embranchement d'Elmira sera sans doute construit. Il y a trente ans que les conservateurs ont conçu ce projet, mais la réalisation de cet espoir ne peut venir que du gouvernement actuel.

M. GEO. TAYLOR: Les ingénieurs qui ont présidé à ces études ont-ils dressé leurs rapports?

L'hon. M. GRAHAM: Oui, mais je n'ai pas ces rapports ici. Je les transmettrai à l'honorable député.

M. GEO. TAYLOR: Je tiens à donner lecture d'un extrait d'une lettre que m'adressait un de mes amis, ces jours derniers. Voici ce qu'il dit:

L'arme la plus puissante dont ils se soient servis ce sont ces arpentages de chemins de fer. Des groupes d'arpenteurs étaient à l'œuvre et leurs opérations embrassaient la moitié du comté de Queen. La contrée était parsemée de tentes de toile blanche où de soi-disants ingénieurs, avec des équipes de douze ou quatorzes employés, posaient des jalons sur les domaines des cultivateurs; il était entendu que le chemin de fer traverserait leurs domaines, et on devait grassement leur payer le prix des emplacments de la voie; il y aurait surabondance de travail lucratif pour tout le monde. C'était là ce qu'on appelait des arpentages, à titre d'essai; ils s'étendaient jusqu'à la rivière des Français (French-River), New-London, Stanley-Bridge, Wheatley-River, Rustico-nord et sud, Stanhope, Bedford, Suffolk, Covehead. Citons encore Valleyfield, Hackendale, Murray-Harbour Road, Bellevue, Iona, Grand-View, Lyndale, Fairville, etc.

Les rapports concernant toutes ces routes se trouvent entre les mains du ministre et comme il nous l'a promis, il les déposera sans doute sur le bureau de la Chambre.

La session dernière, le ministre des Chemins de fer a inscrit un crédit de $10,000 au budget supplémentaire et on ne s'est servi de ce crédit que pour influencer les électeurs à voter contre nous. La carte annexée à ce pli peut donner une idée de l'œuvre accomplie. Il faudra demander les rapports de ces ingénieurs.

Le ministre a-t-il inscrit au budget supplémentaire, l'année dernière, un crédit de $10,000 et ce crédit a-t-il été consacré à la rémunération de ces groupes d'arpenteurs et d'individus installés sous ces tentes, qui firent leur apparition, une semaine ou deux avant les élections, enfoncèrent des jalons sur les terres des cultivateurs et tracèrent des lignes d'arpentages? Mon correspondant me transmet des cartes des lignes d'arpentage, et on y voit des lignes de teinte rouge s'étendant dans toutes les directions sur les domines agricoles de l'île.

M. GEO. TAYLOR : Cette somme a-t-elle été suffisante?

L'hon. M. GRAHAM : Cela représente la dépense effectuée sur l'embranchement en question.

M. GEO. TAYLOR : Combien a-t-on dépensé sur l'île?

L'hon. M. GRAHAM : Je présenterai un état de cette dépense.

M. GEO. TAYLOR : Le ministre a-t-il sous les yeux un état de la dépense effectuée relativement aux arpentages sur l'île du Prince-Edouard ?

L'hon. M. GRAHAM : Non, je n'ai pas cet état.

M. WARBURTON : Un grand nombre de ces travaux d'arpentage ont eu lieu, depuis la dernière élection.

M. GEO. TAYLOR : Non, on a interrompu ces opérations, à l'issue même de l'élection.

M. FRASER : Il y a quelque temps, j'ai inscrit au feuilleton une question touchant le chiffre de la dépense éffectuée sur ce crédit de $31,000 affecté à la construction du chemin de fer, et le ministre me répondit qu'il a été dépensé $3,077 pour travaux de construction sur l'embranchement d'Elmira J'ai été fort aise d'entendre le ministre déclarer qu'avant le choix définitif du tracé de cet embranchement, un ingénieur se rendrait sur les lieux et ferait le choix d'un tracé dont devront bénéficier le plus grand nombre de citoyens. Quand les ingénieurs s'acquitteront de cette mission, on choisira pour cet embranchement un tracé basé sur l'arpentage effectué en 1904, c'est-à-dire celui qui traverse le village de Souris-est.

Souris est le seul port d'embarquement dans cette région, sur une distance de plusieurs milles et tout le fret devrait y être transporté d'East-Point et d'Elmira. Si la voie est établie là où est indiqué le dernier tracé, le public devra payer le transport sur une distance de cinq ou six milles plus loin qu'il n'aurait été tenu de le faire si le tracé de 1904 avait été conservé, parce que l'embranchement de Souris à Elmira ne sera pas de beaucoup plus lon, si toutefois il l'est, que l'embranchement d'Harmony à Elmira. Mais quand on arrivera à Harmony, il faudra faire encore cinq ou six milles sur l'ancienne voie et payer les tarifs pour passagers et marchandises, ce qui fait une dépense considérabe, sans donner les mêmes facilités au public jusqu'à Souris, que si l'embranchement avait été construit jusqu'à cette localité, ainsi que le prévoyait le tracé de 1904. Si le ministre veut bien dire qu'avant d'arrêter définitivement le tracé de cet embranchement, il enverra sur les lieux un ingénieur, cela rassurera le public qui désire avoir la ligne à Souris-est.

L'hon. M. GRAHAM: L'ingénieur en chef se rendra lui-même sur les lieux.

Agrandissement des améliorations à Charlottetown, $184,000.

L'hon. M. GRAHAM: Ce crédit est destiné à la construction d'un quai et d'un hangar à marchandises, $53,000; prolongement du côté est du quai, $11,000; remise des machines, $11,000; agrandissement des améliorations pour marchandises, $10,000. On a dépensé l'an dernier, $128,000. Tout compris on a dépensé à Charlottetown environ un demi-million de dollars. Des soumissions ont été demandées pour le quai et MM. Reil et Archibald ont eu l'entreprise. M. Clark a eu l'entreprise du hangar à marchandises.

M. FRASER: Le ministre a-t-il reçu quelques plaintes au sujet de la nouvelle gare construite à Charlottetown, il y a environ un an? J'ai reçu dernièrement une lettre disant que le toit laisse filtrer l'eau énormément, que le plâtre tombe, que les ouvriers sont déjà occupés à faire les réparations et qu'il y a de grandes fentes dans la maçonnerie et le béton autour du bâtiment. L'honorable ministre a-t-il quelques renseignements relatifs aux travaux défectueux qui ont été faits à cet endroit?

L'hon. M. GRAHAM: Je crois que les défauts ne peuvent pas être très graves car nous n'en avons pas entendu parler au département. J'ai eu le malheur de faire construire moi-même, et je crois qu'il n'y a pas de bâtiment au monde qui puisse résister, après un an, à l'examen de quelqu'un qui désire trouver des défauts; on en trouvera toujours quelques uns. On me dit que cette gare de Charlottetown est une construction de premier ordre.

M. FRASER: Je donne seulement les renseignements que je possède et s'ils sont

exacts il doit y avoir là quelques travaux défectueux.

L'hon. M. GRAHAM: Nous allons nous en informer.

M. PROWSE: J'ai eu l'avantage de passer par là, il y a deux semaines. Il y avait deux ou trois endroits où le toit coulait, mais pas d'une façon sérieuse. Je n'ai pas entendu parler de fentes et je crois que s'il y en avait eu, on m'en aurait averti. Il y a des gens qui font des montagnes de la moindre taupinière et on ne peut pas toujours avoir confiance à ce que l'on entend dire.

M. GEO. TAYLOR: Je dois demander au ministre de laisser en suspens les deux chapitres suivants: le chemin de fer transcontinental et le chemin de fer de la baie d'Hudson.

L'hon. M. GRAHAM: L'honorable député désire-t-il aussi que le chemin de fer de la baie d'Hudson reste en suspens?

M. GEO. TAYLOR: Oui; le chef de l'opposition (M. R. L. Borden) ne peut pas être ici ce soir et il a quelques renseignements à demander.

L'hon. M. GRAHAM: L'honorable député de Toronto-nord (M. Foster) m'a prié de ne pas procéder à l'examen des chapitres concernant la perception du revenu et si ces deux autres chapitres ne doivent pas être discutés, je n'ai plus de crédits à présenter. Je n'aurais pas consenti à retarder l'examen de la perception du revenu si j'avais su qu'on demanderait de tenir en suspens ces dépenses à compte du capital.

M. GEO. TAYLOR: Il n'y a ici que deux chapitres.

L'hon. M. GRAHAM: Je ne dis pas qu'il soit déraisonnable de laisser en suspens le chapitre du Transcontinental, mais je crois qu'on pourrait étudier celui du chemin de fer de la baie d'Hudson.

M. LAKE: Le ministre pourrait donner quelques renseignements au sujet du crédit demandé pour le chemin de fer de la baie d'Hudson et cela serait suffisant pour le laisser adopter plus tard. Nous voudrions être renseignés sur le tracé et sur les intentions du Gouvernement à propos de cette ligne.

L'hon. M. GRAHAM: Il y a déjà quelques jours, j'ai déposé sur le bureau tous les renseignements relatifs au tracé comprenant les études faites jusqu'aux deux dernières semaines. Le point important du renseignement, c'est de savoir si Fort-Nelson est un port préférable à Churchill. Comme nous désirons nous assurer du meilleur port possible, je demande un crédit pour faire de nouvelles études topographiques aussi bien dans la direction de Nelson que dans celle de Churchill. Si j'ai bonne mémoire, l'ingénieur établit que le tracé par Nelson sera plus court de soixante milles que celui de Churchill. Si c'est exact et si nous pouvons faire aussi bien, ou mieux, en allant à Nelson, ce serait folie de construire ces soixante milles de chemin de fer. La région autour de Nelson est, je crois, aussi bonne que l'autre. Cette question ayant été soulevée par les ingénieurs, j'ai pensé que nous devions dépenser quelque argent de plus pour savoir exactement quel est le meilleur port. La voie ferrée se trouvera dans la même situation qu'auparavant relativement à la construction. Nous n'avons pas l'intention d'abandonner le projet et nous commencerons les travaux aussi rapidement que la situation nous le permettra. mais je demande un crédit de $65,000, dont une partie est en renouvellement de crédit, afin de connaître le meilleur tracé pour le chemin de fer et le meilleur port—mais naturellement, non pas pour commencer actuellement la construction.

M. LAKE: Il n'a pas été fait de levées topographiques de Churchill?

L'hon. M. GRAHAM: Oui, on a fait des études topographiques à Churchill.

M. LAKE: Mais pas à Nelson?

L'hon. M. GRAHAM: Non.

M. LAKE: Devons-nous comprendre que ce crédit est simplement pour faire un examen des ports et pas autre chose de plus?

L'hon. M. GRAHAM: L'argent est absolument destiné à des études topographiques; il doit être employé pour recueillir des renseignements. Avec ce montant, nous ne pouvons absolument rien faire comme construction.

M. LAKE: On fera, je suppose, un examen des ports?

L'hon. M. GRAHAM: Oui, nous demandons à nos ingénieurs de recueillir le plus grand nombre de renseignements sur les ports également. L'honorable député (M. Lake) a laissé entendre qu'il était possible de prolonger la navigation océanique jusqu'à Winnipeg. Il n'entre pas dans nos calculs de réaliser ce projet avec ce montant; c'est une question que l'avenir réglera. Le but que nous poursuivons aujourd'hui, est de nous assurer du port dans la direction duquel nous construirons ce chemin de fer.

M. LAKE: Il a été entendu à la Chambre, je crois, que le capital que l'on dépenserait pour la construction du chemin de fer de la baie d'Hudson proviendrait d'un fonds spécial qui serait formé par le montant des ventes de terres de préemptions.

L'hon. M. GRAHAM: Oui.

M. LAKE: Je crois qu'un certain montant de ce fonds est déjà recueilli. Le ministre sait-il à combien s'élève aujourd'hui ce fonds? et peut-il estimer à combien il

s'élèvera dans douze mois d'ici, à l'époque où je crois qu'il s'attend à faire commencer le travail de construction?

L'hon. M. GRAHAM: Ceci ne relève pas de mon département mais de celui de l'Intérieur; je crois, pourtant, qu'il y a très peu ou pas du tout d'argent disponible pour le moment. Si ma mémoire ne me trompe pas, les acheteurs de ces terres ont un certain délai pour faire leurs paiements, de sorte qu'il n'y a pas d'argent du tout dans le Trésor provenant de la vente de ces terres. Un honorable député qui siége près de moi, dit qu'il y a réellement une petite somme mise de côté. Naturellement, elle doit être versée dans le fonds consolidé et le crédit doit être voté absolument comme s'il ne provenait pas de la vente de ces terres. Nous n'avons pas l'intention d'abandonner cette œuvre, mais de même que pour les autres grands travaux, nous ne nous sentons pas en état de l'entreprendre maintenant. La construction se fera aussitôt que les conditions générales seront améliorées et nous permettront de l'entreprendre. Dans l'intervalle nous voulons nous assurer de la meilleure route et du meilleur port, à choisir entre Fort-Nelson et Fort-Churchill. Peut-être que le ministre de l'Intérieur pourra donner le renseignement relatif à l'argent obtenu des préemptions.

L'hon. M. OLIVER : J'avais les chiffres ici il y a quelques jours, mais j'ai oublié à quel montant la somme s'élève exactement. Les paiements sur les préemptions ne sont pas exigibles avant trois ans, de sorte que nous n'avons pas encore reçu d'argent, mais on a pris environ 2,000,000 d'acres à titre de préemptions. Quelle que soit la somme qui ait été payée pour des acquisitions de homesteads, sur lesquelles les premiers paiements sont faits avec la demande, elle est dans le Trésor et peut-être considérée comme disponible pour la construction du chemin de fer, mais je ne sais pas exactement à quel montant s'élève cette somme.

M. LAKE : Le Gouvernement attendra-t-il jusqu'à ce qu'il ait assez d'argent provenant des préemptions avant de commencer les travaux ou placera-t-il l'argent du chemin de fer à même ce fonds, en fournissant l'argent immédiatement pour la construction, quitte à se recouvrer ensuite avec le fonds ?

L'hon. M. GRAHAM : Je crois que le montant d'argent reçu des préemptions ne suffirait pas pour commencer le ligne. J'en donnerai comme preuve que si les conditions ne s'étaient pas produites pour nous empêcher pendant un certain temps d'entreprendre ces grands travaux, la construction aurait pu peut-être commencé durant cette saison, mais ces conditions s'étant produites, et de plus, la question que l'honorable député a soulevée s'étant présentée relativement au mérite des deux ports, je crois qu'il serait prudent même si nous avions l'argent à notre disposition et si nous étions prêts à commencer, d'attendre que nous ayons fait des études topographiques complètes pour le tracé de l'autre route. -

M. LAKE: Je suis d'accord sur la prudence que nous devons montrer et qui nous dit d'attendre que nous sachions quel est le meilleur port, mais cela ne prendra pas toute l'année prochaine et l'argent pourrait être accordé maintenant, pour commencer les travaux de construction. Pourtant, le Gouvernement a décidé de ne pas utiliser l'argent actuellement et l'opposition n'a pas l'autorité de présenter un amendement à ces vues ; nous devons accepter la situation telle qu'elle existe. Le Gouvernement a-t-il l'intention de construire ce chemin de fer comme un travail de gouvernement ou d'en confier l'exécution à une compagnie d'initiative privée ?

L'hon. M. GRAHAM: C'est une question très vaste, celle de savoir comment cette ligne sera construite. Je crois qu'à la dernière session il a été entendu que le Gouvernement se proposait de construire ou de faire construire une voie ferrée depuis le Pas jusqu'à un port sur la baie d'Hudson. Le premier ministre, pendant la campagne électorale a déclaré que le Gouvernement se proposait de la construire comme chemin de fer d'Etat. Je n'ai pas la prétention de citer littéralement ses paroles mais je crois que c'était la signification de son discours à Niagara.

M. LAKE : Je ne crois pas que ce fût aussi arrêté que cela; j'ai cru comprendre qu'à l'époque il n'avait pas encore arrêté définitivement ses vues. Depuis lors, il peut avoir réfléchi, mais à Niagara, je crois qu'il a dit que c'était encore une question ouverte à la discussion, à savoir si ce serait une ligne gouvernementale, ou entreprise par une société d'initiative privée.

L'hon. M. GRAHAM: Je ne voudrais pas m'aventurer à aller plus loin que la déclaration du premier ministre à Niagara, et j'ai donné ce que je croyais être le sens de cette déclaration.

M. LAKE: Le ministre a déclaré que le Gouvernement était disposé à construire une ligne de chemin de fer depuis le Pas ou la rivière Saskatchewan jusqu'à la baie d'Hudson. Quelle est la situation actuelle de la ligne qui dessert le Pas? Les convois passent-ils par cette localité et le Gouvernement a-t-il l'intention d'en faire une partie de son réseau ou construira-t-il une voie ferrée complètement indépendant de celle qui dessert le Pas.

L'hon. M. GRAHAM: L'idée du Gouvernement était de construire une ligne qui

irait de la mission du Pas à un port sur la baie d'Hudson et non pas de construire une double ligne parallèlement à celle qui existe déjà. Le but poursuivi par le Gouvernement pour la construction de cette route, était de faire communiquer cette région par un chemin de fer, dont le tracé serait le plus direct jusqu'à un port de la baie d'Hudson. Je crois que j'ai reçu, il y a quelques semaines, des plaintes disant que les trains ne circulaient pas régulièrement sur cette ligne. Je suis entré en communication avec la compagnie de chemins de fer et j'ai appris que les trains commençaient à une certaine date et depuis lors, je n'ai pas reçu de plaintes.

M. LAKE: Je crois que l'on a fait un rapport disant que la ligne était achevée sur une étendue considérable depuis l'an dernier et la subventin en terres de 12,800 acres par mille a été accordée au Canadian-Northern. Les convois circulaient-ils sur cette ligne que l'on avait prétendu être complétée l'été dernier? Je crois que les trains peuvent circuler sur la voie ferrée en hiver, quand le terrain est gelé. Mais j'ai reçu d'une source autorisée des renseignements qui déclarent qu'il est impossible de faire circuler des trains sur cette ligne pendant la saison d'été, quand le dégel est arrivé. Le ministre pourrait-il donner au comité quelques renseignements sur ce point particulier? Il serait très intéressant pour moi, de savoir quelle est la situation et si le Gouvernement se propose de prendre des dispositions pour faire que cette ligne soit mise dans une condition telle que des trains réguliers puissent circuler pendant la saison qui s'avance.

L'hon. M. GRAHAM: Si j'avais une information quelconque à ce sujet, je serais heureux d'en faire part au comité. Les seules plaintes relatives à cette ligne, autant que je puisse m'en souvenir, à part des observations présentées, l'année dernière, par mon honorable ami, au comité, sont celles auxquelles j'ai fait allusion et depuis lors je n'ai reçu aucune communication à ce sujet depuis un certain temps . . .

M. LAKE: Depuis combien de temps?

L'hon. M. GRAHAM: Je ne peux pas le dire exactement, il y a quelque temps déjà, mais je ne peux pas le dire d'une façon positive, parce que ma mémoire ne me le permet pas. Mais après avoir communiqué avec la compagnie de chemin de fer, elle a répondu qu'elle commençait à faire circuler un train. J'ai transmis cette communication à la personne qui avait porté la plainte, depuis lors je n'ai plus entendu parler de rien. La compagnie peut ou ne peut pas faire circuler de trains. Je crois, toutefois qu'une question de cette nature pourrait être le sujet d'une plainte adressée à la commission des chemins de fer.

M. LAKE: Le ministre a déclaré que le Gouvernement avait l'intention de construire cette ligne simplement depuis le Pas à partir de la baie d'Hudson. J'espère qu'il reviendra sur cette décision. Il me semble que si ce chemin de fer doit être exploité comme une entreprise gouvernementale car j'ai compris d'après ce qu'à dit le ministre que c'était là l'idée générale sur la question à l'heure actuelle, il serait très pratique de le construire simplement comme voie d'alimentation pour le Canadian-Northern Railway. J'ai toujours pensé que le chemin de fer de la baie d'Hudson devrait être une entreprise gouvernementale, et qu'il devait être conçu de telle façon qu'il puisse communiquer avec les trois grands chemins de fer du Canada, le Grand-Tronc-Pacifique, le Pacifique canadien et le Canadian-Northern, de sorte que les expéditeurs par cette ligne de chemin de fer pourront retirer le bénéfice complet de sa construction et de son exploitation. J'espère que le ministre adoptera cette vue et qu'il en reconnaîtra le bien fondé et qu'il ne la construira pas avec l'idée qu'elle doit simplement s'arrêter au Pas.

M. MAGRATH: Je voudrais demander au ministre si j'ai bien compris qu'il disait qu'aucun travail de construction ne serait commencé cette année.

L'hon. M. GRAHAM: Non.

M. LAKE: Je demanderai au Gouvernement si l'inspecteur a accepté le chemin de fer en entier d'Etiomanie jusqu'à la mission du Pas? Je crois que les derniers renseignements donnés à la Chambre étaient qu'une partie considérable de la voie ferrée avait été acceptée et examinée par l'inspecteur du Gouvernement. L'a-t-il acceptée en entier et la subvention en terres a-t-elle été accordée sur le chemin de fer tout entier, jusqu'à ce jour?

L'hon. M. GRAHAM: L'information que j'ai reçue est que la ligne n'a pas été accepteé entièrement, mais je ne pourrais pas le dire d'une façon positive. Je puis me procurer le renseignement et je le communiquerai demain à mon honorable ami.

M. W. H. SHARPE: A partir de quelle localité les nouvelles études topographiques vont-elles commencer?

L'hon. M. GRAHAM: Elles commenceront à la mission du Pas ou à un endroit du tracé dejà fait dans la direction de Nelson. Elles suivront probablement la vallée de la rivière Nelson.

M. LAKE: J'ai compris que le ministre avait consenti à me donner ce renseignement la prochaine fois que ces crédits seront discutés?

L'hon. M. GRAHAM: Je l'adresserai à mon honorable ami.

M. BRADBURY: Je constate dans le journal de la dernière session n° 39, que la

subvention suivante a été accordée au Pacifique-Canadien:

A la compagnie du chemin de fer du Pacifique-Canadien, pour une ligne de chemin de fer depuis la grève de Winnipeg dans la direction du nord jusqu'à Gimli, ne dépassant pas neuf milles et demi, et pour une ligne de Gimli, ne dépassant pas vingt-cinq milles; en tout ne dépassant pas trente-quatre milles et demi.

Avec quelle condition cette subvention a-t-elle été accordée et combien de temps la compagnie du Pacifique-Canadien a-t-elle pour construire cette ligne? C'est une ligne très importante pour les colons de cette région, et je voudrais savoir s'il est convenable de laisser subsister la subvention ou si le chemin de fer sera construit.

On a promis aux habitants cette voie ferrée depuis des années. Avant les élections, cette subvention a été utilisée dans cette partie du district comme un encouragement au corps électoral à voter pour le candidat du Gouvernement. Je désire savoir si le Gouvernement va demander à la compagnie du Pacifique-Canadien de construire cette ligne?

L'hon. M. GRAHAM: Naturellement c'est entré maintenant dans les statuts et tant que la compagnie se conformera aux statuts le Gouvernement n'a aucune autorité. On a donné à la compagnie le délai régulier dans sa charte pour commencer et compléter le chemin de fer. La Chambre n'a pas à renouveller cette charte et si elle vient à perdre ses droits, la subvention disparaît également. La loi des subventions fixe elle-même le délai pour commencer et compléter les travaux. Si la compagnie ne se conforme pas aux statuts et si elle demande un renouvellement de subvention le Parlement, dans sa sagesse, peut refuser le renouvellement.

M. BRADBURY: Dans combien de temps la compagnie demandera-t-elle un renouvellement?

L'hon. M. GRAHAM: Je ne voudrais pas, pour répondre, m'en rapporter à ma mémoire. Si mon honorable ami veut bien regarder dans le recueil des lois de l'année dernière, il verra que c'est fixé par le statut.

M. BRADBURY: Il y a une autre question sur laquelle je voudrais attirer l'attention du ministre, c'est la situation de l'embranchement de Komarno qui traverse la rivière Icelandic. La compagnie a construit ce chemin de fer jusqu'à un endroit situé sur le lac Russell. Les travaux se sont arrêtés en septembre dernier et les entrepreneurs ont été licenciés, mais précisément à la veille des élections, mon adversaire, M. Jackson, est allé engager 150 Galiciens et les a mis à l'œuvre sur la voie. Aussitôt que les élections ont été terminées les hommes ont été licenciés. Je voudrais demander si le Pacifique-Canadien sera mis en demeure de compléter cette voie ferrée immédiatement. C'est très pénible pour les habitants de Icelandic de voir que le chemin de fer n'est pas achevé. Je ne sais pas qui est responsable du Gouvernement ou du Pacifique-Canadien, mais quelqu'un doit porter la responsabilité d'avoir mis ces hommes à l'œuvre.

L'hon. M. GRAHAM: Ces chemins de fer sont tous construits avec la même obligation. Je suis surpris, pour ne pas dire davantage, que le Pacifique canadien ait fait quelque chose pour venir en aide au Gouvernement actuel. Je n'ai pas de méfiance à l'égard de la compagnie, mais si mon honorable ami m'assure qu'il en est ainsi, j'accepterai immédiatement sa parole bien que je ne sois pas obligé de le faire, parce que je crois qu'il était bien renseigné en le disant, mais il m'oblige à avoir de nouvelles idées si je dois penser que le Pacifique-Canadien s'est conduit de cette manière.

M. BRADBURY: Je désire donner l'assurance au ministre que cela s'est passé ainsi, que 150 hommes ont été mis à la construction du chemin de fer et qu'immédiatement après les élections ils ont été licenciés.

M. GEO. TAYLOR: Ils étaient payés à même le fonds électoral.

M. BRADBURY: Je ne sais pas comment ils furent payés, je présume qu'ils ont reçu leur salaire.

Travaux publics, Ontario, Blanche (rivière).—Améliorations sur le cours d'eau principal et sur la branche sud, $65,000.

L'hon. M. PUGSLEY: Ce crédit est destiné à enlever les troncs submergés et à tracer des chenaux à travers les bancs de sable qui obstruent la navigation aux eaux basses dans la rivière Blanche qui se jette dans le lac Témiskaming. Il y a un véritable établissement de colons le long de cette rivière. Les travaux ont été commencés en 1904-1905.

M. GEO. TAYLOR: Est-ce qu'il y a de la navigation à cet endroit?

L'hon. M. PUGSLEY: Oui, pour les petits navires; il y a quatre bateaux maintenant sur la rivière.

Burlington, jetée du canal, reconstruction, $50,000.

L'hon. M. PUGSLEY: Ces travaux sont donnés à l'entreprise. Il s'agit de reconstruire les jetées qui ont été détruites par la tempête.

M. HENDERSON: Quand ont-elles été détruites?

L'hon. M. PUGSLEY: Au printemps de l'an dernier.

M. HENDERSON: Les jetées seront-elles faites en béton?

L'hon. M. PUGSLEY: Oui. Elles sont à l'entrée du port de Hamilton. Nous construisons des jetées à la fois sur le lac et sur la baie.

M. HENDERSON: Ce crédit sera-t-il suffisant pour terminer les travaux?

M. A. HAGGART: Pourquoi l'ouvrage entier n'est-il pas compris dans un seule entreprise?

L'hon. M. PUGSLEY: Les têtes de jetées sont inclues dans l'entreprise, mais une grande partie des travaux comprennent des réparations et les ingénieurs déclarent que c'est plus économique de les effectuer à la journée.

M. HENDERSON: Quel est l'entrepreneur?

L'hon. M. PUGSLEY: Joseph Battle.

M. HENDERSON: Les travaux dans ce chenal ont été faits sans interruption depuis longtemps pendant des années. Le Gouvernement est tenu de maintenir ouvert ce chenal et il est absolument nécessaire de faire ces travaux, parce qu'on a ainsi une issue du lac Ontario jusqu'à la ville d'Hamilton. Je me souviens qu'autrefois j'avais dit qu'au lieu de dépenser $50,000 par année, le Gouvernement aurait mieux fait de demander une somme suffisante pour terminer d'un seul coup les travaux.

L'hon. M. PUGSLEY: Depuis la confédération, $200,000 ont été dépensés dans cet endroit, et $400,000 avant la confédération.

M. HENDERSON: Il serait préférable de terminer les travaux d'un seul coup et d'en donner aux habitants d'Hamilton le bénéfice plutôt que d'en faire l'objet d'un fort crédit annuel.

L'hon. M. PUGSLEY: Les réparations ont été nécessaires chaque année, mais au printemps dernier il s'est produit des dégats importants.

M. BARR: Quand les travaux seront-ils finis?

L'hon. M. PUGSLEY: Dans deux ans environ.

M. MARSHALL: Quelle est la longueur de ces jetées?

L'hon. M. PUGSLEY: La superstructure en bois doit être remplacée par du béton sur la jetée sud qui est longue de 1,500 pieds sur 20 pieds de large, et, de plus, il y a une construction nouvelle en béton de 420 pieds sur 30 pieds. Je crois que la jetée nord a environ la même dimension.

Cobourg, prolongement des brise-lames, dragage, etc., $60,000.

L'hon. M. PUGSLEY: Ces travaux sont donnés à l'entreprise et la dépense complète probable pour les améliorations sera de $154,000 non compris le dragage.

M. GEO. TAYLOR: Qui a l'entreprise?

L'hon. M. PUGSLEY: La Randolph Macdonald Co., Limited a le contrat pour le brise-lames; W. E. Rhin a l'entreprise du dragage.

M. BARR: Quelle somme payez-vous pour le dragage?

L'hon. M. PUGSLEY: Pour le roc $3 la verge; tous les autres déblais tels que le sable et la glaise, 18 cents la verge mesurés au bateau.

Port de Goderich, réparations aux jetées, etc., $5,350.

L'hon. M. PUGSLEY: Ce crédit est destiné au renouvellement des murs des jetées et pour des réparations générales, évaluées à $1,000; et aussi pour construire dans l'intérieur du port des travaux de protection sur une distance de 290 pieds linéaires. Ces travaux se font à la journée.

M. GEO. TAYLOR: Pourquoi ne pas les donner à l'entreprise?

L'hon. M. PUGSLEY: Ces réparations peuvent se donner difficilement à l'entreprise.

Ports, rivières, et ponts, réparations et améliorations générales, $25,000.

M. HENDERSON : Je crois que le ministre a dit que les jetées du canal de Burlington avaient été détruites ou très endommagées il y a un an environ, par une violente tempête; je dois dire que dans cette partie du lac il y a une grande partie des rives qui sont emportées. Le village de Burlington est environ à un demi-mille du canal de Burlington, et le rivage en face du village disparaît graduellement, et il en est ainsi à deux ou trois milles à l'est. Les habitants de cette région pensent que le Gouvernement a le devoir de construire un brise-lames pour empêcher cette disparition continuelle des rives, autrement le village peut être graduellement emporté. L'eau s'avance déjà très près de la rue principale du village. Ce village a une population de 1,700 ou 1,800 habitants seulement, et ne peut pas prendre à sa charge les dépenses de construction d'un brise-lames, et les habitants s'adressent au Gouvernement pour faire quelque chose de cette nature.

L'hon. M. PUGSLEY : Pourquoi s'adressent-ils au gouvernement fédéral? Je dirai pourquoi à l'honorable ministre et j'ai une bonne raison à lui donner. Mon adversaire a l'élection dernière a promis au public que s'il était élu il leur serait accordé un brise-lame. Je pense qu'il n'a pas fait cette promesse en l'inventant de toutes pièces, mais qu'il a dû recevoir quelque instruction du ministre des Travaux publics lui disant

qu'un brise-lames serait construit à cet endroit et il donnait ce motif pour engager le public à voter pour lui au lieu de voter pour moi.

L'hon. M. PUGSLEY : Et qu'a promis l'honorable député?

M. HENDERSON : Je n'ai rien promis. J'ai simplement dit que j'attirerais l'attention de l'honorable ministre sur cette question.

M. HENDERSON: Non, il a promis bien d'autre chose. On m'informe qu'il a promis un brise-lame. Le ministre de l'Agriculture est allé dans le comté parler en faveur de ce candidat, ce qui l'a mis en évidence; et les électeurs avaient droit de s'attendre que toute promesse faite par lui serait remplie par le Gouvernement au nom de qui il leur faisait appel. Si la promesse en a été faite sincèrement par le Gouvernement ou par la bouche de son candidat, le ministre, à mon avis, devrait prendre quelque mesure en vue de sa réalisation. Ce n'est que convenable; le Gouvernement fait en beaucoup d'autres endroits des dépenses d'un caractère moins utile. Bien que le mouvement de la navigation soit très actif dans ce port, je ne sache pas que le Gouvernement y ait jamais rien dépensé soit pour dragage, soit pour construction de docks. Les quais y sont tous la propriété de particuliers, et il ne serait que convenable que le Gouvernement fît quelque chose de cette nature pour le bénéfice des habitants de l'endroit. Il incombe au Gouvernement, à mon avis, de protéger le village, de ne pas permettre qu'une partie en soit pour ainsi dire rongée par les eaux. Puisque la promesse en a été faite par le candidat du Gouvernement, j'espère que le ministre va envoyer un ingénieur chargé de s'enquérir et de voir s'il est possible de faire quelque chose. Ce travail devra être entrepris un de ces jours, soit par le conseil municipal, soit par le Gouvernement. Il ne me paraît pas que le gouvernement provincial puisse être appelé à le faire.

L'hon. M. PUGSLEY: Pourquoi pas? N'est-ce pas une entreprise d'intérêt purement local?

M. HENDERSON: Nombre d'entreprises d'un caractère local sont exécutées par le Gouvernement fédéral; par exemple, la construction des jetées de Burlington.

L'hon. M. PUGSLEY: Cela est pour l'avantage de la navigation.

M. HENDERSON: Et ceci est pour la protection du village.

L'hon. M. PUGSLEY: N'est-ce pas précisément la distinction qu'il y a lieu de faire?

M. HENDERSON: Elle ne me paraît pas justifiée. Les rivières et les lacs relèvent, si je ne me trompe, de l'autorité fédérale?

L'hon. M. PUGSLEY: Au point de vue de la navigation seulement.

M. HENDERSON: Et c'est une nappe d'eau de cette catégorie qui mine les terres et emporte les chemins dans cette localité. A mon avis, c'est à notre Gouvernement qu'incombera un jour cette tâche, et le plus tôt elle sera entreprise, le mieux ce sera. Si l'on ne met pas d'ici à quelques années un terme aux ravages des eaux, les résultats seront désastreux, et en tout cas il faudra une plus forte dépense pour exécuter ce travail dans cinq ans qu'il n'en faudrait aujourd'hui. Je prie le ministre de donner ordre qu'un de ses ingénieurs chargés de faire l'inspection du canal de Burlington, à une distance de deux milles et demi ou trois milles des endroits en question, se rende sur les lieux pour s'enquérir de la situation.

L'hon. M. PUGSLEY: L'honorable député affirme-t-il qu'à sa connaissance personnelle le candidat libéral a promis la construction du brise-lames, et cela en se réclamant de l'autorité du Gouvernement?

M. HENDERSON: Je ne l'ai pas entendu moi-même, mais je le tiens de source absolument sûre, et je n'ai aucun doute qu'il a promis à ces gens qu'il demanderait au Gouvernement la construction à cet endroit d'un brise-lames en vue d'empêcher les ravages des eaux.

L'hon. M. PUGSLEY: Ce n'est plus la même chose. Il a promis seulement d'en faire la demande au Gouvernement.

M. HENDERSON: Mais il n'a pu se faire élire.

L'hon. M. PUGSLEY: Ce n'est pas de sa faute.

M. HENDERSON : Les électeurs, j'imagine, ne reposaient guère de confiance en lui, et ont cru tout bonnement que le ministre des Travaux publics ne serait pas vénal au point de refuser de construire le brise-lames dans le cas de défaite du candidat ministériel. Si c'est une mesure sage et approuvable que la construction de ce brise-lames, je ne doute pas que le ministre soit disposé à l'entreprendre, peu importe que son candidat soit élu ou non. Je n'ai assisté à aucune des assemblées et n'ai pas entendu le candidat faire cette déclaration; mais c'était la rumeur courante, et je n'ai aucun doute qu'elle soit parfaitement exacte. D'un autre côté, cette demande est bien légitime. Le Gouvernement n'a jamais rien fait pour ce village riverain important et prospère. Il s'expédie de cet endroit de grandes quantités de grain et de pommes, et il n'a jamais été voté un dollar pour la construction d'un quai ou le dragage du port. Il me fait plaisir de constater que la profondeur de l'eau y est suffisante pour rendre tout dra-

gage inutile; mais quant aux docks, ils sont la propriété privée des expéditeurs. Si le ministre voulait promettre d'envoyer un ingénieur sur les lieux afin de s'enquérir de l'état des choses, ce serait déjà un bon commencement.

L'hon. M. PUGSLEY: J'ai demandé à l'honorable député s'il avait jamais entendu faire cette promesse de la construction du brise-lames de la bouche du candidat libéral. En effet, il m'est parvenu force rumeurs quant à de prétendues déclarations qu'auraient faites des candidats libéraux, et j'ai constaté par la suite que ces rumeurs étaient dénuées de tout fondement.

M. HENDERSON: L'honorable ministre, j'en suis persuadé, constatera que celle-ci est fondée.

L'hon. M. PUGSLEY: Si l'honorable député avait lui-même entendu faire la déclaration, il pourrait être sûr de ce qu'il dit.

M. HENDERSON: Je ne l'ai pas entendu moi-même, mais je le sais d'excellente source.

L'hon. M. PUGSLEY: Ce qui a dû arriver plutôt, c'est que le candidat libéral, persuadé de la nécessité de cet ouvrage, a promis, pour le cas où il serait élu, de s'évertuer à en obtenir l'exécution du Gouvernement; et c'est bien ce qui paraît découler de la déclaration faite en dernier lieu par l'honorable député. Cette affaire n'avait pas été particulièrement signalée à mon attention, et je suis bien sûr de n'avoir pas promis ni autorisé personne à promettre en mon nom la construction d'un brise-lames à cet endroit. Maintenant que ce besoin m'est signalé, je ne manquerai pas de m'en enquérir.

M. HENDERSON: Je ne saurais pour le moment exiger davantage du ministre.

L'hon. M. PUGSLEY: En raison des nombreuses demandes de cette nature qui nous sont faites, il va nous falloir décider dans un sens ou dans l'autre une question d'une grande importance. Dans quelle mesure le Gouvernement fédéral devrait-il se charger de l'établissement d'ouvrages, non pas pour des fins de navigation, mais pour la protection de villes et villages situés comme l'est Burlington. Dans le cours de l'année dernière, on m'a demandé de contribuer aux frais d'établissement d'ouvrages de protection sur le fleuve Fraser; et au fur et à mesure du développement de villes et de villages sur les bords de ce fleuve important, les demandes de cette nature vont se multiplier. Si je dois entreprendre l'exécution de ces ouvrages pour le compte du gouvernement fédéral, nos finances vont s'en trouver lourdement obérées. Il nous est arrivé naguère d'exécuter des travaux de cette nature. En ce qui regarde les centres établis le long du Fraser, nous nous sommes chargés de la moitié de la dépense, le gouvernement de la province se chargeant de l'autre moitié. On nous a demandé d'adopter la même ligne de conduite en ce qui regarde la rivière Saskatchewan, à proximité d'Edmonton, et autres endroits également menacés. L'autre jour encore, l'honorable représentant de Chicoutimi-Saguenay (M. Girard) m'a écrit une lettre pressante accompagnée de pétitions, où se trouvait signalée l'existence d'un très sérieux état de choses, en un endroit situé à quelque distance en aval de l'embouchure de la Saguenay. Il s'y trouve un gros village sur la rive du Saint-Laurent, qui est ici très escarpée, et le danger d'un éboulement, qui serait très désastreux à bien des points de vue, est ici très grand. J'ai jugé que ce n'était pas là une entreprise relevant du gouvernement fédéral, et qu'il n'y avait pas lieu de promettre de la part du Gouvernement l'inscription au budget d'un crédit pour cette fin. Un tel ouvrage ne se rattache aucunement à la navigation; il ne peut avoir qu'un intérêt local, et l'honorable député voit à quel point il est difficile de savoir où s'arrêter. Il faut y aller avec prudence, car si nous nous engageons dans cette voie, il est difficile de prévoir jusqu'où on nous conduira.

M. GEORGE TAYLOR: Le village de Burlington, sur les bords du lac Ontario, a joui longtemps d'une grande prospérité et a été un port très fréquenté, et cependant il n'a jamais été dépensé pour ses quais un seul dollar contribué par l'Etat. Voyez les millions que nous accordons dans d'autres provinces pour les mêmes fins. Mais vous pouvez vous rendre depuis Burlington jusqu'au point extrême de l'Ontario et du fleuve Saint-Laurent, sans trouver un seul quai qui n'ait été construit aux frais de particuliers. Dans d'autres provinces, cependant, le gouvernement fédéral, non seulement se charge de construire les quais, mais sous le couvert d'un crédit apparemment destiné à cette fin, il fait voter les sommes requises pour la construction d'un pont. Ici, à Burlington, sur les bords du lac Ontario, les citoyens ont construit le quai à leurs frais, et il se trouve que, non seulement le quai, mais le village sont minés par les eaux du lac.

Cependant, le ministère refuse de s'en occuper, bien que son candidat ait promis qu'on appliquerait un remède dans le cas où il serait élu. J'ai signalé à plusieurs reprises déjà le cas du township de Wolfe-Island. Les habitants de cette île n'y peuvent avoir accès que par bateau, et il leur faut délier les cordons de la bourse et se construire des quais. L'île de Wolfe est à la sortie du lac Ontario. On n'y peut arriver que par bateau; il y aborde des bateaux à vapeur tant sur un côté que sur l'autre, mais le Gouvernement n'a jamais contribué un sou dans ce but. S'il s'agissait d'un petit ruisseau dans quelqu'une des autres

provinces, le Gouvernement s'empresserait de construire les quais, il en construirait même là où il n'y a pas de navigation. On a fait une demande au nom de Burlington, et cette demande devrait être agréée sans retard par le Gouvernement. Hier soir il a été question d'un ouvrage exécuté par le Gouvernement actuel: construction d'une pile en béton que la municipalité devait utiliser en vue de l'établissement d'un pont. . .

L'hon. M. PUGSLEY: C'est une affaire vieille de quatre ans.

M. GEO. TAYLOR: Le comité en a été saisi hier soir. Il a été prouvé que cette pile avait été construite entre le rivage et le courant, de telle sorte qu'elle n'empêchera pas l'eau de ronger les terres, comme on prétendait qu'elle ferait. Pourquoi ne s'est-on pas adressé au gouvernement provincial en vue de l'exécution de cet ouvrage, ou pourquoi le conseil municipal ne s'en est-il pas chargé? Il semblerait que les circonscriptions qui élisent des candidats ministériels soient traitées autrement que celles élisant des candidats de l'opposition. Il est temps que le Gouvernement établisse une règle précise quant à la nature des travaux dont il peut se charger et de ceux qui doivent être laissés à la charge de la province ou des conseils municipaux.

Little-Current.—Amélioration du chenal du nord de la baie Georgienne, $248,000.

L'hon. M. PUGSLEY: Ce crédit est destiné à parachever le dragage de l'année. C'est là une entreprise très importante.

M. ARTHURS: Sur quelle partie du chenal?

L'hon. M. PUGSLEY: Au village même de Little-Current. Nous élargissons et redressons le chenal. Le courant est très fort à cet endroit, et ces travaux vont ouvrir ce qu'on appelle la "route intérieure" pour les bateaux à vapeur, c'est-à-dire la route qui passe entre l'île de Manitoulin et la terre ferme.

M. W. R. SMYTH: Ce crédit de $28,000 est-il destiné à solder le prix de travaux déjà faits ou la dépense de travaux à faire?

L'hon. M. PUGSLEY: La dépense de travaux à faire la saison prochaine.

M. W. R. SMITH: J'observe dans le budget supplémentaire un crédit de $82,000 pour la même fin.

L'hon. M. PUGSLEY: Cette somme est destinée à solder les dépenses faites dans le cours du présent exercice.

M. W. R. SMYTH: Le ministre se propose-t-il au moyen du présent crédit de creuser le chenal qui longe l'île au Pique-Nique?

L'hon. M. PUGSLEY: Non, cette somme ne serait pas suffisante pour cet objet.

M. W. R. SMYTH: Quelle longueur de chenal est complétée actuellement? Je pense qu'il s'en trouve déjà à peu près 1,200 pieds de dragué.

L'hon. M. PUGSLEY: Il se trouvait à peu près 1,800 pieds à draguer, et le présent crédit est pour compléter les travaux.

M. W. R. SMYTH: A l'occasion du présent crédit, le ministre ne pourrait sans doute pas donner de renseignements au sujet du quai d'Honora?

L'hon. M. PUGSLEY: Il n'est pas demandé de crédit pour ce quai, et dès lors, je n'ai en ma possession aucune donnée à son égard. S'il le désire, je pourrai lui procurer le renseignement.

M. W. R. SMYTH: Le ministre sait qu'il a été construit un quai à cet endroit à la veille des élections? J'aurai un mot à dire plus tard à ce sujet.

L'hon. M. PUGSLEY: J'ignore à quelle date les travaux ont été exécutés. La session ne s'est terminée que vers le 1er août.

M. W. R. SMYTH: A quelle profondeur ce chenal du nord a-t-il été dragué?

L'hon. M. PUGSLEY: A vingt-deux pieds.

M. W. R. SMYTH: Et quelle est la profondeur actuelle de la partie que l'on est à draguer?

L'hon. M. PUGSLEY: A vingt-deux pieds. Quand nous avons commencé les travaux, la profondeur était de quatorze pieds. On observera que c'est ici un travail de mine à exécuter dans le roc.

M. W. R. SMYTH: Et il n'est rien demandé pour l'élargissement du chenal vers l'île du Pique-Nique?

L'hon. M. PUGSLEY: Non; cela coûterait très cher. C'est une entreprise utile, mais dont nous ne saurions nous charger pour le moment.

M. W. R. SMYTH: J'ai transmis au ministre une pétition de la part des navigateurs où l'on fait voir la nécessité d'élargir le chenal à cet endroit. Se propose-t-il de prendre quelque mesure à ce sujet?

L'hon. M. PUGSLEY: Nous avons un rapport sur le sujet et je me rends compte que c'est une entreprise nécessaire; mais c'est une amélioration dont le besoin ne se fait pas sentir d'une manière urgente, et à mon regret il va nous falloir en différer l'exécution quelque peu.

M. GEO. TAYLOR: A la session dernière, il a été voté $125,000; le ministre a-t-il dépensé cette somme, et, en outre, $82,000 pour cet objet?

L'hon. M. PUGSLEY: Il est dû quelque argent de l'année précédente. Je pourrai

obtenir des renseignements complets si l'honorable député (M. G. Taylor) le désire.

M. G. TAYLOR: Où s'est-on procuré les fonds pour les travaux dont on vient de parler comme ayant été faits à la veille des élections?

L'hon. M. PUGSLEY: Cela n'a rien à faire avec le présent crédit.

M. G. TAYLOR: Avait-il été demandé un crédit pour cette fin?

L'hon. M. PUGSLEY: Je le pense. Mais nous avons un crédit général pour réparations.

M. G. TAYLOR: Combien a-t-il été prélevé pour cette entreprise sur le crédit général ou sur aucun autre crédit?

L'hon. M. PUGSLEY: Je n'ai pas de note à cet égard.

M. G. TAYLOR: Le ministre va-t-il se procurer ce renseignement?

L'hon. M. PUGSLEY: Avec plaisir.

McGregor's Creek.—Réfection des ouvrages riverains de protection à Chatham, $7,100.

M. G. TAYLOR: Il s'agit d'ouvrages pour la protection de la rive?

L'hon. M. PUGSLEY: Il s'agit de compléter la réfection des pilots de protection sur la berge du ruisseau de McGregor, ouvrage dont le rapport de l'ingénieur indique la nécessité, en vue d'empêcher l'éboulement de la berge dans le ruisseau. Depuis l'inscription du présent crédit, il s'est produit un nouvel éboulement très menaçant pour les habitations; même, quelques maisons se sont déjà éboulées. Ce cas est très différent de celui de Burlington; car de l'avis de l'ingénieur, ces éboulement sont la suite des opérations de dragage poursuivies par le gouvernement fédéral; c'est ce qui nous a fait croire qu'il était de notre devoir d'y installer des ouvrages de protection. Quand je parle de dragage par le gouvernement fédéral, je n'entends pas le gouvernement actuel; car ces travaux ont été exécutés avant la constitution du ministère libéral.

M. MARSHALL: Ces travaux seront-ils exécutés dans la ville de Chatham?

L'hon. M. PUGSLEY: Oui.

Rivière de Montréal.—Améliorations en amont de Latchford, $25,000.

M. W. R. SMYTH: Ces travaux se rattachent-ils au barrage qui doit être établi à cet endroit?

L'hon. M. PUGSLEY: Il s'agit de construire un barrage imédiatement en amont de Latchford dans le but, comme on dit couramment, de noyer les rapides du Porc, et permettre ainsi le transport par eau de ceux qui remontent en très grand nombre cette rivière à la recherche de gîtes métallifères et de terrains agricoles.

M. W. R. SMYTH: S'est-il poursuivi des négociations entre notre Gouvernement et la commission du chemin de fer de Témiscaming et du nord de l'Ontario relativement à la superficie qui doit être ainsi submergée?

L'hon. M. PUGSLEY: Ces négociations se poursuivent depuis très longtemps, et c'est même en grande partie parce que ces négociations n'ont pas abouti que la construction de ce barrage n'a pas encore été entreprise. Je regrette d'avoir à déclarer que les membres de la commission du chemin de fer de Témiskaming et du nord de l'Ontario n'ont pas fait preuve de la bonne volonté que je me serais attendu à trouver chez eux en vue de faciliter l'exécution de ces travaux. Nous aurions voulu les amener à accepter une indemnité modérée en raison des dommages causés à la propriété ou à se désister de toute réclamation de ce chef, considérant que l'établissement de ces ouvrages sera d'un grand avantage pour la province de l'Ontario; mais jusqu'ici, nous n'avons pas réussi à effectuer un règlement.

M. W. F. MACLEAN: Y a-t-il d'autres améliorations en perspective sur la rivière de Montréal?

L'hon. M. PUGSLEY: Il se trouve un autre rapide sur lequel on nous a demandé de construire une écluse, mais nous n'avons rien décidé à cet égard.

M. W. R. SMYTH: L'affaire a-t-elle été signalée à l'attention du ministre des Terres, Forêts et Mines de l'Ontario?

L'hon. M. PUGSLEY: Oui.

M. W. R. SMYTH: J'avais compris qu'il était prêt à consentir à tout pour obtenir cete amélioration.

L'hon. M. PUGSLEY: Nous avons pris la peine et fait les frais de nommer M. Davis, de Latchford, en vue d'obtenir le règlement des dommages faits à la propriété. Il a fait rapport qu'il avait eu des entrevues avec les commissaires, de même qu'avec le ministre de l'Ontario auquel l'honorable député vient de faire allusion; mais il n'a pas réussi à obtenir un règlement. Maintenant que l'affaire a été signalée plus particulièrement à l'attention du gouvernement de l'Ontario, j'espère que nous serons en mesure de conclure sous peu un arrangement satisfaisant. L'entreprise est importante, et, quoique à regret, nous avons jugé qu'il ne serait ni opportun ni prudent de notre part d'en faire l'adjudication, par crainte d'avoir à payer de trop fortes indemnités. Dès que j'aurai pu me former une idée du montant de l'indemnité à payer, je ferai l'adjudication de l'entreprise, je commencerai les travaux; mais je n'entends pas me mettre à l'œuvre tant que le chiffre des réclamations que l'on va présenter au Gouvernement en raison de la submersion des terres n'aura pas été fixé.

M. R. L. BORDEN: Le Gouvernement n'a t-il pas le droit de procéder par expropriation en ce qui regarde la submersion de ces terres?

L'hon. M. PUGSLEY: C'est possible; mais quand le gouvernement fédéral se déclare prêt à dépenser de fortes sommes en vue de faciliter la navigation d'une rivière comme celle de Montréal, pour la plus grande commodité de ceux qui vont aller s'établir sur ces terres de l'Ontario, exploiter ses gîtes miniers, je ne conçois pas que le gouvernement de cette province, propriétaire de l'emplacement de ville sur les bords du lac Témiscaming, soit fondé à réclamer de nous une indemnité en raison des dommages que pourrait causer la submersion de terrains inoccupés, et surtout de terrains de ville qui ne sont encore ni vendus ni bâtis. Ce gouvernement devrait coopérer avec nous en vue de l'exécution de ces améliorations, et faire le sacrifice des terrains qui seront submergés par suite de l'établissement du barrage.

M. R. L. BORDEN: Sans doute, je conçois que l'honorable ministre se figure que le président et les autres membres de la commission ainsi que le ministre des Forêts, Terres et Mines, ne se montrent pas conciliants; mais il n'est pas impossible que ceux-ci de leur côté se soient formés une opinion semblable à l'égard du ministre des Travaux publics. Je connais le président de la commission et quelques-uns des membres, j'ai aussi l'avantage de connaître le ministre des Mines, et je le crois non seulement très compétent, mais très modéré et sincèrement désireux de faire tout ce qu'il est possible en vue de faciliter l'amélioration de la navigation pour le bénéfice de ceux qui utilisent le cours de cette rivière. Le ministre aura peut-être l'obligeance de déposer toute correspondance qu'il peut avoir en main sur ce sujet, qui est de quelque importance, car cette rivière, en été, doit être une excellente voie de communication dans un pays où il n'y en a pas d'autre.

L'hon. M. PUGSLEY: Je me ferai un plaisir de déposer la correspondance.

M. WRIGHT: Le ministre a-t-il donné ordre à son département de Toronto de s'occuper de cette affaire. Elle semble avoir assez d'importance pour n'en pas laisser le règlement à un particulier sans responsabilité habitant ce pays septentrional.

L'hon. M. PUGSLEY: Je ne reconnais pas que l'affaire ait été laissée entre les mains d'un particulier sans responsabilité. Nous avons chargé un citoyen distingué de Latchford d'opérer un règlement avec les propriétaires des terrains que nous prévoyons devoir être submergés en conséquence de l'établissement du barrage. Parmi ces propriétaires, il se trouvait la commission du chemin de fer de Témiscaming et de l'Ontario, représentant le gouvernement de l'Ontario. Nous avons chargé M. Davis de conférer avec les commissaires, ainsi qu'avec le gouvernement de l'Ontario, et il a fait rapport qu'il avait eu plusieurs entrevues avec le ministre des Terres et Mines de l'Ontario, ainsi qu'avec les commissaires et qu'il n'avait pu en obtenir un règlement satisfaisant.

M. W. R. SMYTH: Quelle est sa profession?

L'hon. M. PUGSLEY: Il est avocat.

M. W. R. SMYTH: Il ne connaît rien, bien entendu, de la valeur des terres.

Port Stanley.—Arrêtes du côté est de l'entrée du port, $7,100.

L'hon. M. PUGSLEY: Ce sont là des travaux de protection en vue d'empêcher l'érosion ultérieure de la grève d'Orchard-Beach. Les arêtes doivent être installées du côté est de l'entrée de Port-Stanley. On a émis la prétention—et c'est ce qui différencie le cas actuel également de celui auquel un honorable député a fait allusion ce soir—que par suite de la construction du brise-lames, les eaux de la baie ont subi une certaine dérivation, cause de l'érosion. Le département a reconnu le bien-fondé de cette prétention et le travail de construction de ces arêtes pour la protection du terrain a été commencé.

M. MARSHALL: Je pense que le ministre a raison de dépenser cet argent exactement comme il le dit. Je connais l'endroit, et je sais que cet ouvrage est nécessaire. Les travaux seront-ils exécutés en régie ou à l'entreprise?

L'hon. M. PUGSLEY: A l'entreprise, et celle-ci a été adjugée à John H. Smaill, de Port-Burwell. Le prix d'adjudication est de $6,535.

M. MARSHALL: Qui est préposé à la surveillance des travaux? Celui actuellement chargé de la direction est un nommé Smith?

L'hon. M. PUGSLEY: Je ne crois pas qu'il ait été nommé de surveillant; il est possible que M. Smith ait été nommé de date récente, mais je n'en ai aucune note ici.

M. MARSHALL: Cette dépense est très nécessaire. Port-Stanley est un centre important livrant de fortes recettes sur les importations de charbon. Cette somme n'est pas trop élevée. Je ne trouve rien pour Port-Bruce. Le ministre se propose-t-il de dépenser de l'argent, cet été, pour l'amélioration de ce port?

L'hon. M. PUGSLEY: Il n'a pas été décidé de dépenser quoi que ce soit à Port-Bruce durant la prochaine saison.

M. MARSHALL: J'espère que le ministre va dépenser quelque chose à cet endroit.

C'est un ancien port qui n'est plus aussi fréquenté; qui est utilisé surtout par les embarcations de pêche. Il s'y trouve des pêcheurs d'établis, pourvus de bateaux, de filets, et dont toute la fortune est engagée dans cette industrie; et à moins que le port ne soit maintenu en bon état, tout ce matériel sera inutilisable. J'espère que le ministre va réserver une certaine somme, même si elle n'était pas très considérable pour maintenir ce port en tel état que les pêcheurs puissent s'en servir.

L'hon. M. PUGSLEY: Je prends note de votre observation, et je ferai examiner le cas.

Débarcadère de Richard.—Ile de Saint-Joseph, réparations au quai, $1,700.

M. G. TAYLOR: Qu'avez-vous à dire à cet égard? N'est-ce pas là le quai qui avait été bâti là-bas, à l'endroit où un hôtel avait été construit pour les touristes?

L'hon. M. PUGSLEY: Non. C'est très loin dans la région de l'Algoma-ouest, à peu de distance de Sudbury.

M. G. TAYLOR: Cette somme va-t-elle permettre de compléter les travaux?

L'hon. M. PUGSLEY: Elle va permettre de compléter les réparations.

M. W. R. SMYTH: A-t-il été exécuté de ces réparations dans le cours de la saison dernière?

L'hon. M. PUGSLEY: Il va nous falloir $1,700 pour réparations dans le cours de la saison prochaine. Nous avons dépensé jusqu'au 30 novembre $1,398.46. Les travaux de réparation ont été poursuivis durant l'hiver, de sorte qu'au 31 du présent mois, nous aurons dépensé à peu près $1,600.

M. G. TAYLOR: En outre des $3,000 votés l'année dernière?

L'hon. M. PUGSLEY: Oui, le coût total estimatif est de $4,700; $3,000 ont été votés l'an dernier et nous demandons $1,700 cette année.

Fleuve Saint-Laurent.—Amélioration du chenal canadien entre Kingston et Brockville, $75,000.

L'hon. M. PUGSLEY : Ce crédit est nécessaire pour miner et draguer de la roche compacte dans le chenal canadien, entre Kingston et Brockville, afin que les navires puissent utiliser le chenal canadien au lieu d'être obligés de passer par le chenal américain. Ces travaux ont été donnés à l'entreprise. Le coût total estimatif est de $125,000.

M. GEO. TAYLOR : Qui est l'entrepreneur?

L'hon. M. PUGSLEY: Frank Gilbert, de Montréal. Des soumissions ont été demandées par voie des journaux et celles que nous avons reçues variaient entre $3.95 et $4.98 par verge cube de roche. L'entreprise a été adjugée à M. Frank Gilbert, qui était le plus bas soumissionnaire à $3.95 par verge cube de roche.

M. GEO. TAYLOR: Je crois qu'il s'agit surtout de faire disparaître une île à Fiddler's-Elbow?

L'hon. M. PUGSLEY: Il faudra faire du dragage à plusieurs endroits.

M. GEO. TAYLOR: Les travaux seront exécutés cet été?

L'hon. M. PUGSLEY: Oui, on y a travaillé cet hiver.

Rondeau-Harbour, améliorations, $25,000.

M. BEATTIE: Que fait-on à cet endroit?

L'hon. M. PUGSLEY: Il y a des brise-lames à construire.

M. BEATTIE: J'ai visité la localité, récemment, et les pilliers m'ont paru en très bon état.

L'hon. M. PUGSLEY: Il s'agit de prolonger le brise-lames pour protéger le port. Les travaux ont été adjugés pour la construction du brise-lames et du dragage.

M. BEATTIE: C'est pour améliorer le port?

L'hon. M. PUGSLEY: C'est pour prolonger le brise-lames jusqu'à 1,000 pieds.

M. BEATTIE: Est-ce pour le prolonger vers le large? La jetée actuelle est en très bon ordre. Ce port a pris beaucoup d'importance; il s'y fait un fort trafic de charbon et il est visité par des navires de grandes dimensions. Je considère ces travaux comme très utiles. Les ports de Stanley et de Rondeau sont les deux plus importants du lac. Outre le fort trafic de charbon qui s'y fait, je crois qu'ils sont aussi d'excellents ports de refuge, pendant les tempêtes.

Sault-Sainte-Marie, quai du.—Dragage des abords, $55,000.

L'hon. M. PUGSLEY: Ce crédit est pour compléter les travaux.

M. GEO. TAYLOR: Ils sont donnés à l'entreprise?

L'hon. M. PUGSLEY: Oui.

Toronto, port de.—Améliorations, $375,000.

L'hon. M. PUGSLEY: Il s'agit du chenal de l'ouest que le comité connaît bien.

M. GEO. TAYLOR: Les travaux ont-ils été adjugés sur soumission?

L'hon. M. PUGSLEY : Oui.

M. WRIGHT: Avant de clore la discussion des crédits pour Ontario, je tiens à rappeler à l'honorable ministre que l'an dernier un crédit fut voté pour un quai à Gravenhurst. Je lui rappellerai aussi, que

ce quai n'a pas été construit et qu'il n'y a rien de fait. La question a été agitée tout l'été, et quand vinrent les élections, la grande affaire était de savoir si les électeurs auraient leur quai, ou ne l'auraient pas. Quelqu'un écrivit au ministre, en pleine campagne électorale et sa réponse fut imprimée, et répandue à profusion parmi les électeurs; il y était dit que c'était grâce aux efforts du candidat libéral que le ministre s'était laissé convaincre de l'utilité de ce quai.

L'hon. M. PUGSLEY: Etait-ce un télégramme venant de moi?

M. WRIGHT: Oui. Je dois dire qu'à plusieurs reprises, le conseil municipal de Gravenhurst et de nombreuses députations sont venus à Ottawa pour demander au Gouvernement de faire construire ce quai. Je suppose que lorsque le Gouvernement se décida à demander un crédit à cette fin, il fit venir le candidat libéral pour qu'il put s'attribuer le mérite d'avoir obtenu cette faveur. C'est à cet usage qu'on fit servir la réponse du ministre dans la circonscription de Muskoka et dans la ville de Gravenhurst. On fit croire aux électeurs qu'ils auraient leur quai immédiatement. Ce télégramme me fit beaucoup de tort et m'a fait perdre un grand nombre de voix. Si le ministre avait eu vingt-cinq ou trente quais à construire dans la circonscription j'aurais pu perdre l'élection.

Quoi qu'il en soit j'espère que l'éloquence persuasive de mon adversaire continuera à faire sentir son influence sur l'honorable ministre des Travaux publics et que ce dernier n'oubliera pas que la ville de Gravenhurst a grandement besoin d'un quai. S'il doit y avoir un budget supplémentaire, j'espère qu'on y verra un crédit affecté à cette entreprise et qu'un joli quai sera construit à Gravenhurst. J'ai déjà expliqué au ministre ainsi qu'à son prédécesseur qu'il se fait beaucoup de trafic dans cette région septentrionale et que ce quai est très nécessaire. Si le quai est construit, la population en sera grandement satisfaite.

L'hon. M. PUGSLEY: L'honorable député a-t-il fait publier pendant la campagne électorale une circulaire expliquant son rôle dans cette affaire?

M. WRIGHT: Je n'ai publié aucune circulaire à ce sujet.

L'hon. M. PUGSLEY: Mes informations sont que pendant l'élection l'honorable député publia une circulaire et fit une déclaration comportant qu'il avait réussi à obtenir ce crédit pour un quai à Grevenhurst et niant que nos amis eussent contribué en quoi que ce soit à ce résultat. On m'a demandé si c'était la vérité et j'ai écrit ou télégraphié que le candidat libéral était venu à Ottawa, au moins une fois, pour insister auprès du Gouvernement et le décider à faire construire ce quai à Gravenhurst. J'ai donné le mérite de ce crédit à qui il appartenait, en contredisant les faux bruits que mon honorable ami, me disait-on, faisait circuler parmi les électeurs.

Quant au quai lui-même, j'avais été convaincu de son utilité. Il se fait un assez fort trafic à Gravenhurst et le crédit a été mis dans le budget, l'an dernier, en toute sincérité, mais malheureusement, vu l'état du revenu, ce quai, comme beaucoup d'autres, devra attendre quelque temps.

M. GEO. TAYLOR: Le ministre peut-il nous donner une copie de ce télégramme?

L'hon. M. PUGSLEY: Je n'en ai pas de copie; je crois que c'est un télégramme personnel envoyé de Saint-Jean.

M. ARTHURS: Je rappellerai au ministre que des crédits ont été votés l'an dernier pour deux quais dans la division de Parry-Sound, dont l'un au village de Maganatawan, sur la rivière de ce nom. Je crois que le ministre avait promis que ces travaux qui ont été commencés seraient poursuivis jusqu'à la fin. Un crédit de $1,200 a été voté et on a dépensé environ $500 sur l'ancien quai, apparemment dans l'intention de le prolonger. J'ai expliqué au ministre que ce quai est tout à fait insuffisant. Actuellement les navires sont amarrés à différents endroits le long de la rive et ne peuvent pas se rendre au quai. J'apprendrais avec plaisir que ce qui reste du crédit dût être employé à prolonger ce quai.

On a aussi voté quelques milliers de dollars pour prolonger le quai de Parry-Sound. Les travaux furent commencés quelques jours avant l'élection et ont été discontinués une semaine après l'élection. Une quantité considérable de bois est rendue sur les lieux et le crédit n'est pas épuisé. Ici encore j'aimerais à avoir la promesse du ministre que ce qui reste du ministre sera employé à ces travaux nécessaires.

L'hon. M. PUGSLEY: L'honorable député (M. Arthurs) veut-il nous dire si, dans son opinion, ces deux quais sont des entreprises publiques, et s'il est dans l'intérêt du pays qu'ils soient construits?

M. ARTHURS: Le ministre admettra avec moi que le quai à Parry-Sound est absolument nécessaire, et que celui qu'il y a actuellement est tout à fait insuffisant pour le trafic qui se fait dans ce port.

L'hon. M. PUGSLEY: Et à Maganatawan?

M. ARTHURS: C'est la même chose. De vingt à vingt-cinq navires visitent ce port et au quai acheté par le Gouvernement il n'y a place que pour un à la fois.

L'hon. M. PUGSLEY: Je vois avec plaisir que mon honorable ami partage l'opinion que j'avais l'an dernier sur la nécessité

de ces travaux et je regrette de n'avoir pas pu demander un crédit à cette fin dans le budget du prochain exercice; ils devront attendre comme beaucoup d'autres entreprises, dans tout le pays.

M. ARTHURS: Le ministre n'a-t-il pas déclaré que les travaux commencés seraient continués et que les enreprises laissées de côté étaient celles qui n'avaient pas été commencées et pour lesquelles on n'avait pas demandé de soumissions?

L'hon. M. PUGSLEY: J'ai expliqué qu'en faisant le choix des entreprises qui devaient être remises à plus tard, nous avions décidé que lorsque les travaux étaient adjugés ou que l'entreprise était exécutée en régie les travaux seraient poursuivis jusqu'au bout. Si des travaux ont été faits à Maganatawan qui n'auraient aucune utilité s'ils ne sont pas continués ou qui seraient exposés à subir des dommages, par le retard, je considère qu'ils devraient être complétés. Mais s'il ne s'agit que de donner plus de place aux navires, les travaux peuvent être retardés quelque temps, comme beaucoup d'autres, sans grands inconvénients pour le public.

M. GEO. TAYLOR: Le bois est acheté et pourrit sur la grève.

L'hon. M. PUGSLEY: Quant au quai de Parry-Sound, je crois qu'on le construit en régie et si le bois est acheté. . .

M. GEO. TAYLOR: Il pourrit sur la grève?

L'hon. M. PUGSLEY: Il ne peut pas pourrir, car il n'est là que depuis peu de temps, et nous verrons à ce qu'il ne pourrisse pas. Je prendrai des renseignements au département des ingénieurs et je verrai ce que je puis faire.

M. MIDDLEBRO : Je signalerai au ministre le port de Meaford sur la baie Georgienne. Je crois qu'il a dû recevoir dernièrement une pétition au sujet de ce port. Je reconnais sa politique de réduire les dépenses, mais dans le cas de Meaford, on devrait faire une exception. Le Gouvernement a adopté un plan pour l'amélioration de ce port; il a déjà dépensé de $70,000 à $80,000, pour la mise à exécution de ce plan, et la ville lui en est reconnaissante. Mais l'automne dernier, une tempête a démontré que ce plan devra être modifié d'une manière radicale pour mettre le port à l'abri des catastrophes. Un certain nombre de navires dans le port ont été ballottés de tous les côtés, plusieurs ont subi des avaries et quelques-uns ont dû être dirigés sur Owen-Sound.

Je demande donc au ministre de mettre dans le budget de cette année un crédit destiné à protéger ce port. C'est un de ces cas où les travaux déjà faits sont exposés à être détruits. Je crois savoir qu'une députation doit venir à Ottawa pour soumettre un mémoire au Gouvernement sur la question. Le port de Meaford n'est pas un petit port. Il y a plusieurs manufactures, des élévateurs et une bonne partie du grain de l'Ouest, en route pour l'Europe, passe par ce port; c'est donc plus ou moins un port national. Je demande instamment au ministre de faire quelque chose, cette année même, en demandant un crédit dans le budget supplémentaire ou autrement, pour empêcher la destruction du port; il devrait aussi faire faire une enquête pour savoir s'il ne serait pas à propos de modifier le premier plan adopté.

L'hon. M. PUGSLEY: J'ai reçu le mémoire dont parle mon honorable ami et j'étudierai la question très attentivement; mais en ce qui concerne un crédit pour cette année. .

M. GEO. TAYLOR: Vous avez un crédit général.

L'hon. M. PUGSLEY: Nous ne pouvons l'employer qu'à des entreprises peu importantes et non à construire des quais ou des brise-lames. Je regrette de ne pouvoir pas promettre à mon honorable ami qu'un crédit sera demandé dans le budget supplémentaire, et dans le budget principal il n'y a rien qui m'autorise à exécuter ces travaux cette année. S'il doit y avoir un budget suplémentaire, j'étudierai de nouveau la question.

M. MIDDLEBRO: Le ministre enverra-t-il sur les lieux un ingénieur compétent pour faire une inspection?

L'hon. M. PUGSLEY: J'ai déjà transmis à l'ingénieur en chef le mémoire que j'ai reçu.

M. MADDIN: Le ministre peut-il expliquer pourquoi les entreprises pour lesquelles des crédits ont été votés, dans le budget supplémentaire de l'an dernier, ne sont pas exécutées et pourquoi on ne demande pas à la Chambre de voter ces crédits de nouveau?

L'hon. M. PUGSLEY: Parce que les revenus ne nous permettent pas de le faire. Durant le dernier exercice, il y a eu une diminution d'environ $12,000,000 dans le revenu, et comme je l'ai déjà evpliqué à plusieurs reprises, j'ai dû diminuer les dépenses de mon département de sept à huit millions. Il a fallu pour cela retarder un grand nombre de travaux très utiles, pour lesquels des crédits avaient été votés l'an dernier.

M. MADDIN: La situation financière n'est-elle pas de beaucoup meilleure aujourd'hui qu'à l'époque où le budget supplémentaire a été voté au mois de juillet dernier. N'est-elle pas meilleure que lorsque le ministre a envoyé à la population d'Ontario le télégramme dont vient de parler l'honorable député de Muskoka?

L'hon. M. PUGSLEY: Ce télégramme n'avait d'autre but que de rectifier ce que je considérais être un faux bruit qu'on faisait courir.

M. MADDIN: Il y avait cependant un crédit dans le budget.

L'hon. M. PUGSLEY: Sans doute, et je me suis borné à parler de ce crédit sans faire de promesse pour l'avenir.

M. MADDIN: La situation financière du pays n'est-elle pas meilleure aujourd'hui que lorsque ce crédit fut mis dans le budget?

L'hon. M. PUGSLEY: Je crois que les apparences actuelles sont des plus encourageantes.

M. MADDIN: N'est-ce pas une raison de plus pour engager le ministre à tenir les promesses qu'il faisait avant les élections?

L'hon. M. PUGSLEY: Quelles promesses ai-je faites avant les élections?

M. MADDIN: Elles se trouvent dans le budget.

Manitoba, ports, rivières et ponts en général.—Réparations et améliorations, $6,000.

L'hon. M. PUGSLEY: C'est un crédit général affecté aux travaux pour lesquels il n'existe aucun crédit spécial.

M. ROCHE: A quels endroits cet argent sera-t-il dépensé?

L'hon. M. PUGSLEY: Je n'ai actuellement aucun endroit spécial dans l'idée. L'an dernier, les dépenses, sous ce chef, s'élevaient à $3,667 au 31 décembre, ce qui laissait une somme de plus de $2,000 non employée. Il y a toujours des réparations et quelques petits travaux à faire dans les différentes parties du pays.

M. BRADBURY: Il y a quelques jours j'ai questionné le ministre au sujet du pont à Lac du Bonnet. Ce pont est trop bas. Je crois que la question a été soumise à l'ingénieur ordinaire. Elle est très importante. Depuis quelques jours j'ai reçu plusieurs lettres dans lesquelles on me demande si le Gouvernement a décidé de faire quelque chose.

L'hon. M. PUGSLEY: Qui a construit ce pont?

M. BRADBURY: La ville de Winnipeg.

L'hon. M. PUGSLEY: Cela ne regarde pas spécialement mon département.

M. BRADBURY: Le pont est construit sur une rivière navigable et je crois qu'il appartient au Gouvernement. Je ne crois pas que le Gouvernement l'aurait laissé construire sans son approbation.

L'hon. M. PUGSLEY: Les plans ont dû être approuvés.

M. J. W. MADDIN.

M. BRADBURY: On me dit qu'à l'eau haute, il n'y a pas quatre pieds entre le niveau de l'eau et les poutres du pont, et comme le courant est très rapide, ce pont constitue un danger pour la vie et les biens de ceux qui naviguent à cet endroit. Le Gouvernement devrait y voir sans retard.

L'hon. M. PUGSLEY: Mon honorable ami doit comprendre que si un pont n'a pas été construit conformément aux plans approuvés, le premier venu peut porter plainte et obliger la ville de Winnipeg à l'enlever. Je ne crois pas que cela soit du ressort de mon département; la chose regarde plutôt le procureur général de la province. C'est en son nom que la plainte devrait être faite. Quoi qu'il en soit j'ai fait faire un rapport sur la question et je le déposerai sur le bureau de la Chambre aussitôt reçu.

M. BRADBURY: Si les plans ont été approuvés par le département des Travaux publics quel sera le devoir du Gouvernement?

L'hon. M. PUGSLEY: Je n'aimerais pas à me prononcer sur ce qu'il y aurait à faire. Ce serait la preuve qu'une bévue a été commise par quelqu'un dans les cas où les plans auraient été défectueux.

M. BRADBURY: Si la ville de Winnipeg n'a pas respecté les plans soumis au Gouvernement, c'est elle qui est responsable?

L'hon. M. PUGSLEY: Oui.

M. BRADBURY: Mais d'un autre côté, si le pont est conforme aux plans soumis à votre ingénieur, c'est le Gouvernement qui doit être tenu responsable.

L'hon. M. PUGSLEY: La faute en serait à nous, mais je ne suis pas prêt à me prononcer sur la responsabilité légale. Une erreur peut avoir été commise. J'ai fait demander un rapport.

M. BRADBURY: La question est importante et j'espère que le ministre s'en occupera. Il y a une autre question que je désire mentionner. Dans le budget de l'an dernier, avant les élections, il y avait un crédit de $7,500 pour commencer la construction de ce qu'on appelait une jetée de protection à Winnipeg-Beach. Dans le budget de cette année ce crédit brille par son absence. Cela veut-il dire qu'on a renoncé à cette entreprise?

L'hon. M. PUGSLEY: Puisqu'il n'y a pas de crédit à cet effet, dans le budget, mon honorable ami doit comprendre que je ne pourrai pas faire exécuter ces travaux cette année.

M. BRADBURY: Le 1er février, je posais à l'honorable ministre la question suivante, qu'on trouvera à la page 353 des débats:

Quelles mesures le Gouvernement a-t-il prises à l'égard de la jetée protectrice à Winnipeg-Beach? Le Gouvernement a-t-il l'intention de continuer la construction de la jetée immédiatement? Dans la négative, quand?

La réponse du ministre est ainsi conçue:

On a dressé des plans et devis, subordonnément à l'exécution de certains travaux par la compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique et par la société dite Boundary Park Realty Company. Nous n'avons pas encore décidé de commencer les travaux, mais cette décision sera prise à assez courte échéance, lorsque nous saurons ce que la compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique et la Boundary Park Realty Company s'apprêtent à faire.

Cette réponse laissait entendre que les deux compagnies en question n'avaient pas rempli les conditions de l'arrangement qui devait exister entre elles et le Gouvernement. Cette réponse du ministre fut publiée dans un journal de Winnipeg et fut ainsi portée à la connaissance de la Boundary Park Realty Co., et le secrétaire m'a adressé une lettre dont je crois devoir donner communication à la Chambre pour l'information du ministre des Travaux publics:

Monsieur G. H Bradbury,
Ottawa (Ont.)

Cher monsieur,—Une dépêche d'Ottawa dit que la construction d'une jetée de protection à Winnipeg-Beach est retardée par le chemin de fer canadien du Pacifique et la Boundary Park Realty Co.

Parlant au nom de ma compagnie, je dois dire que nous avons exécuté notre partie de l'arrangement, il y a quelques mois, en donnant gratuitement au chemin de fer canadien du Pacifique un titre parfait, sur environ sept acres de terrain donnant sur le port projeté.

Le chemin de fer canadien du Pacifique, en échange, nous a donné un engagement écrit de faire les travaux nécessaires sur ce terrain, dans un certain délai après que le gouvernement fédéral aura construit la jetée. Nous avons fait notre part et le chemin de fer canadien du Pacifique ne peut rien faire tant que le Gouvernement n'aura pas complété ses travaux. Je crois savoir que le chemin de fer canadien du Pacifique est tout disposé à exécuter ses travaux le plus tôt possible.

Nous vous donnerons avec plaisir tout renseignement que vous pourriez désirer. Nous désirons vivement, comme tous les résidents de Winnipeg-Beach, d'en finir avec cette affaire, vu que nous avons attendu pendant un an pour avoir un mouillage sûr pour nos navires.

En vous remerciant d'avance de la peine que vous vous donnez,

Je demeure votre tout dévoué,
C. GORDON CRUIKSHANK.

Je prétends que la réponse du ministre laissait entendre que ces deux compagnies n'avaient pas rempli les conditions de l'arrangement.

L'hon. M. PUGSLEY: Ma réponse ne dit pas cela. J'ai dit que nous attendions de savoir ce que ces deux compagnies avaient fait, pour décider ce que nous ferions nous-mêmes.

M. BRADBURY: Le sens de la réponse était plutôt que ces compagnies n'avaient pas fait ce qu'elles s'étaient engagées à faire.

L'hon. M. PUGSLEY: Je n'ai pas dit cela.

M. BRADBURY: C'est ce que la réponse laissait entendre. Quand la dépêche fut publiée dans les journaux de Winnipeg, c'est ainsi qu'elle fut interprété par la compagnie du parc.

L'hon. M. PUGSLEY: Ma réponse avait sans doute été defigurée dans la transmission. D'après cette dépêche j'aurais dit que les travaux étaient retardés par ces compagnies. Je n'ai rien dit de tel. Ces compagnies ont été mal renseignées par ce télégramme.

M. BRADBURY : Le ministre a dit que l'on avait dressé des plans subordonnément à l'exécution de certains travaux par le chemin de fer canadien du Pacifique et la Boundary Park Realty Co. Par conséquent, le Gouvernement s'engageait à poursuivre les travaux si ces compagnies faisaient ce qu'elles s'étaient engagées à faire. Or, la compagnie du parc, se fiant au crédit voté l'an dernier, se dépossséda de sept acres de terrain de grande valeur, donnant sur la jetée projetée et le chemin de fer canadien du Pacifique s'engagea à exécuter sa part des travaux dès que le Gouvernement aurait construit la jetée.

L'hon. M. PUGSLEY: Ne croyez-vous pas que mon département aurait dû recevoir un mot du chemin de fer canadien du Pacifique? Supposez-vous que nous sommes liés par un arrangement conclu entre la compagnie du parc et le chemin de fer canadien du Pacifique, arrangement dont nous n'avons pas été informés?

M. BRADBURY: Je dis que la réponse du ministre n'était guère franche. Je crois qu'il a voulu faire entendre que ces compagnies n'avaient pas tenu leur promesse; après tout ce qui s'est passé devant le comité cette année, je suis convaincu que lorsque le Gouvernement a fait voter ce crédit, l'an dernier, avant les élections, il n'avaient pas réellement l'intention d'exécuter ces travaux.

Le ministre a expliqué ce soir que si certains travaux étaient retardés, c'est parce qu'il y a eu une diminution du revenu. La raison serait plausible si le Gouvernement ne demandait pas pour les Provinces maritimes des centaines de milliers de dollars pour des entreprises qui ne sont pas aussi nécessaires que cette jetée à Winnipeg-Beach. Pour protéger la vie et les biens des citoyens, il est absolument nécessaire d'exécuter des travaux à cet endroit. Si je comprends bien l'intention du Gouvernement, il veut établir un port à cet endroit. Il n'y en a pas un seul sur une distance de 25 à 30 milles et cela rend la navigation très dangereuse. Je demande

instamment au Gouvernement, de commencer ces travaux dès cette année. Mais tout me porte à croire qu'il ne s'agissait que d'une promesse électorale.

L'hon. M. PUGSLEY: La promesse de construire une chose inutile.

M. BRADBURY: Si le ministre le croyait inutile pourquoi a-t-il demandé un crédit l'an dernier? Ou il savait que cette jetée était nécessaire, ou il a été trompé par celui qui représentait alors cette circonscription dans cette Chambre, car lorsque M. Jackson, s'est présenté devant ses électeurs, il leur a dit :

> Le Parlement a voté $7,500 pour une jetée à Winnipeg-Beach. Cette jetée coûtera $16,000. Les travaux seront adjugés cet automne.

Outre cette déclaration dans le discours qu'il avait fait imprimer, des hommes qui se disaient entrepreneurs, vinrent de Winnipeg et de Selkirk, visitèrent les lieux, prirent des mesures et déclarèrent pourtant que les travaux commenceraient dès que le lac serait gelé. De plus, le remorqueur du Gouvernement et son équipage assistaient aux régates, à la fin de septembre. Devant quatre ou cinq milles personnes réunies, on montrait ce remorqueur et on s'extasiait sur l'empressement qu'avait mis le Gouvernement à se rendre aux désirs de la population et à construire cette jetée. On disait que les travaux allaient commencer immédiatement et seraient finis au printemps, ce qui nous donnerait un port de premier ordre. Pendant toute la campagne électorale, on fit miroiter ces travaux sous les yeux des électeurs.

On peut dire la même chose du bureau de poste d'Elmwood, pour lequel un crédit de $10,000 avait été demandé dans le budget. On devait aussi dépenser $4,000 ou $5,000 un peu plus loin, à Gimli. Les travaux à ce dernier endroit furent les seuls que le Gouvernement fit exécuter. Il les fit exécuter pendant l'élection; on engagea des hommes à la journée et tout l'appareil de dragage du Gouvernement, qui a coûté si cher, fut apporté à grand frais, de l'embouchure de la rivière Winnipeg jusqu'à la rivière Icelandic où il travailla pendant plusieurs semaines. On dépensa ainsi environ $4.000 en dragage.

Cette coutume de faire voter des crédits à la veille d'une élection, même quand le Gouvernement entend réellement faire faire les travaux, est mauvaise. Mais combien plus répréhensible n'est-elle pas quand on fait voter jusqu'à des dizaines de millions de dollars, avec l'intention de ne pas utiliser ces crédits. Un grand nombre de ces crédits ne se retrouvent plus dans le budget de cette année. D'après toutes les apparences, le Gouvernement faisait aux électeurs des promesses qu'il n'avait pas l'intention de tenir. Je n'ai pas le moindre doute que des milliers d'électeurs ont été trompés par ces crédits et ont été induits par eux à voter pour le Gouvernement.

Il est malheureux qu'un grand pays comme le Canada soit ainsi gouverné. Si je trouvais des expressions assez fortes pour induire le ministre à revenir sur sa décision et à tenir la promesse qui a été faite. . .

L'hon. M. PUGSLEY: L'honorable député ne s'y prend pas d'une manière bien engageante.

M. BRADBURY: J'admets, monsieur l'Orateur, que je n'ai pas les manières engageantes de l'honorable ministre des Travaux publics (M. Pugsley).

L'hon. M. PUGSLEY: Votre discours ressemble à une déclaration deguerre.

M. BRADBURY: Nous avons parfaitement compris la tactique du ministre des Travaux publics et du Gouvernement avant et pendant les élections. Quand j'ai posé cette question au ministre au commencement de la session, le Pacifique-Canadien et la Boundary Park Realty Co. avaient tenu tous leurs engagements, et la réponse du ministre m'a convaincu qu'en mettant ce crédit dans le budget, ni le ministre ni le Gouvernement n'avaient l'intention de faire exécuter les travaux.

Il n'y a pas de politique dans cette affaire, du moins en ce qui me concerne. Bien que cette jetée se trouverait dans ma circonscription, ce n'est pas à mes commettants qu'elle serait utile. Elle serait construite en face d'une ville de villégiature et servirait surtout aux citoyens de Winnipeg. C'est une affaire très importante. Il y a eu plusieurs pertes de vie, à cet endroit, parce qu'il n'y a pas de ports où les navires puissent se refugier pendant les tempêtes.

Personne ne peut nier que le Gouvernement avait promis de construire cette jetée et cette promesse engagea un grand nombre d'électeurs à voter pour le candidat du Gouvernement à la dernière élection.

J'avoue que je n'ai guère l'espoir d'amener le ministre, à revenir sur sa décision, car j'ai remarqué son attitude devant la Chambre sur plusieurs questions semblables, et il n'y a pas de doute que le Gouvernement ratifiera cette attitude du ministre des Travaux publics en disant que la diminution du revenu ne lui permet pas de faire exécuter ces travaux. J'ai déjà expliqué que si cette raison est bonne aujourd'hui, elle était meilleure encore lorsque ces crédits furent demandés à la Chambre, car tous ceux qui suivent les affaires de ce pays, savaient alors que le revenu diminuait, et que cet état de chose durerait un certain temps.

Mais cela n'empêche pas le Gouvernement d'ouvrir le crédit. L'élection était prochaine, il ouvrit toutes grandes les portes du Trésor, sema les millions par dizaines à la fois, et, je le répète, se moqua de mil-

liers et de milliers d'électeurs, de l'Atlantique au Pacifique, en inscrivant au budget des crédits qu'il ne se fût pas fait ouvrir en toute autre circonstance.

L'hon. M. PUGSLEY: L'honorable député (M. Bradbury) vient certainement de se prononcer contre l'exécution de ces travaux au lac Winnipeg. Le langage que l'ancien représentant de la circonscription m'a tenu à la dernière session m'avait fait penser que les travaux en question étaient nécessaires à la navigation et de nature à favoriser le mouvement du commerce sur le lac, bien que pour un grand nombre, Winnipeg-Beach soit une station estivale. Or, au dire de l'honorable député, cet endroit n'est pas autre chose qu'une station estivale que fréquente la population de Winnipeg. Son raisonnement démontra qu'il importe de se demander s'il n'y aurait pas lieu d'attendre pour exécuter ces travaux, que soient terminés ceux qui sont indispensables au commerce et à la navigation. Il convient, il conviendra toujours de se demander jusqu'à quel point le gouvernement fédéral peut avoir raison de faire servir les deniers publics à l'établissement de stations estivales dans l'intérêt de la population des villes.

Quoi qu'il en soit, la question ne m'avait pas encore été exposée comme l'honorable député l'a fait ce soir. Bien que telle soit sa manière de voir, je ne dis pas que nous renoncerons à l'entreprise, mais je dis que l'exécution devra en être renvoyée à plus tard, tout comme nombre d'autres travaux publics dont, de l'aveu de l'honorable député, le besoin se fait plus vivement sentir. Si mon honorable ami tient vraiment à l'exécution de travaux dans sa circonscription, je ne crois pas qu'il s'y soit pris comme il convenait. On dirait qu'il prend occasion de cette entreprise pour me chercher querelle—au point de vue politique, bien entendu.

Je le répète quand nous avons inscrit ce crédit au budget de l'an dernier, nous étion de bonne foi; nous l'avons fait sur la demande pressante de M. Jackson, qui représentait alors la circonscription.

M. BRADBURY: A la veille même de l'élection.

L'hon. M. PUGSLEY: Nous l'avons inscrit au seul moment où il était possible de le faire. Il fallait demander les crédits au Parlement; la session ne s'est close et le budget ne fut définitivement voté que vers le 20 juillet. Il nous a fallu ensuite songer à l'époque où nous pourrions exécuter les travaux autorisés par le Parlement.

En parlant comme il a fait de bâtiment public d'Elmwood, l'honorable député se montre aussi injuste envers lui-même qu'il cherche peu à me donner ce qui m'est dû, car nous avons fait en ce cas tout ce qu'il nous était raisonnablement possible de faire: nous avons démontré notre bonne foi en cherchant un emplacement; ceci fait, nous pourrons commencer les travaux dès que le Parlement me mettra en mesure de le faire.

Tous les articles du budget ont été inscrits de bonne foi et non pas dans le but de tromper les électeurs en les faisant miroiter à leurs yeux. La meilleure preuve que nous puissions donner de notre bonne foi, c'est qu'en bien des circonscriptions qui ont élu des ministériels, nous avons remis à plus tard l'exécution d'un grand nombre de travaux publics. Nous n'avons pas fait de distinction, nous entendons faire montre de bonne foi en ce qui concerne tous les travaux et désirons répondre dans la mesure du possible aux aspirations et aux besoins du public à l'égard de travaux vraiment nécessaires.

Se rapportant à certaine réponse que j'ai faite ici même, l'honorable député a suivi l'exemple pernicieux d'un ou deux de ses collègues de la gauche; il me reproche d'avoir manqué de franchise en faisant cette réponse. Voyons s'il a quelque raison de parler ainsi. Je dois dire tout d'abord que les réponses que je donne aux questions visant mon ministère, je ne les prépare pas plus que mes collègues du cabinet ne préparent celles qu'ils font. Les questions sont envoyées au fonctionnaire voulu qui rédige les réponses en se fondant sur les faits et il m'arrive bien rarement de jeter les yeux sur les réponses avant qu'elles soient entièrement rédigées et prêtes à être transmises à la Chambre. L'honorable député a eu tort de m'accuser de manquer de franchise. Sa question était ainsi conçue:

1. Quelles mesures le Gouvernement a-t-il prises à l'égard de la jetée protectrice à Winnipeg-Beach?

2. Le Gouvernement a-t-il l'intention de continuer la construction de la jetée immédiatement? Dans la négative, quand?

Et je répondis:

On a dressé des plans et devis, subordonnément à l'exécution de certains travaux par la compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique et la société dite "Boundary Park Realty Company". Nous n'avons pas encore décidé de commencer les travaux, mais cette décision sera prise à assez courte échéance, lorsque nous saurons ce que la compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique et la Boundary Park Realty Company s'apprêtent à faire.

Au dire de l'honorable député, un arrangement serait intervenu entre la Boundary Park Realty Company et le Pacifique-Canadien; mon ministère n'en a pas été informé. Nous devions nous charger de cette entreprise à condition que le Pacifique-Canadien fît exécuter une partie des travaux qui doivent aboutir au parachèvement des installations du port. Je ne sache point que le Pacifique nous ait fait part de ses intentions ou qu'on nous ait renseignés au sujet de l'arrangement intervenu entre cette compagnie et la Boundary Realty

Company. Quand le Pacifique-Canadien nous aura fait savoir ce qu'il entend faire, on me trouvera prêt à soumettre le cas à mes collègues, et c'est au Gouvernement qu'il appartiendra d'arrêter la date à laquelles les travaux devront commencer.

M. BRADBURY: Je n'entends pas que le ministre attribue, comme il vient de faire, un sens erroné à mes paroles. Tout d'abord, pour ce qui est de l'inutilité de la jetée au point de vue de la navigation sur le lac Winnipeg, j'ai nettement déclaré que l'absence d'un port à cet endroit est cause qu'il s'y est produit des pertes de vie et de biens.

L'hon. M. PUGSLEY: L'honorable député n'a-t-il pas dit qu'il s'agit simplement d'une station estivale à l'usage de la population de Winnipeg?

M. BRADBURY: Non pas; j'ai dit que c'est une station estivale fréquentée par la population de Winnipeg plutôt que par celle de Selkirk. Si la jetée était convertie en havre, comme cela devrait être, elle serait fort utile à la navigation sur le lac Winnipeg; mais le ministre dit que ce sera une simple jetée dont la construction dépend de l'exécution de certains travaux par le Pacifique-Canadien. A vrai dire, ce dernier ne peut rien faire tant que le Gouvernement n'aura pas construit la jetée; sa part des travaux doit suivre la construction de la jetée.

L'hon. M. PUGSLEY: Il pouvait certainement conclure un arrangement par rapport à l'exécution des travaux.

M. BRADBURY: Il a dû y avoir quelque arrangement entre le Gouvernement, le Pacifique-Canadien et la Boundary Park Realty Company avant que le ministre ait autorisé un crédit de $7,500 pour commencer ces travaux. De prime abord, il est évident que cet arrangement a eu lieu, parce que la Boundary Park Realty Company, forte de cet arrangement, s'est départie de sept acres de front de terre de valeur en faveur du Pacifique-Canadien. Celui-ci, de son côté, a fait un arrangement avec la Realty Company à l'effet qu'aussitôt que le Gouvernement exécuterait sa part des travaux, lui accomplirait la sienne. Le comité doit être certain que la faute est imputable au département des Travaux publics et non aux deux compagnies. Le Gouvernement a failli à la promesse qu'il avait donnée et à l'arrangement qui doit exister quelque part entre le Pacifique-Canadien, la Boundary Park Realty Company et le Gouvernement. Les honorables députés disent qu'il n'y a pas d'arrangement, et qu'ils n'ont pas reçu de communication du Pacifique-Canadien.

L'hon. M. PUGSLEY: Je n'ai pas dit que nous n'avions pas eu de communication. J'ai dit que nous n'avions pas eu de communication touchant la fin de l'arrangement, et il n'y a pas encore eu d'arrangement de fait. Il y a quelque temps, il y a eu un projet d'entente, mais nous n'avions pas appris la fin de l'arrangement avec la Realty Company, et aucun arangement n'a été fait.

M. BRADBURY: Je ne sais pas comment le ministre peut justifier le crédit de la session dernière, s'il n'y a pas eu d'arrangement entre les compagnies intéressées. Il est indubitable que les deux compagnies avaient exécuté leur part d'arrangement, et que le Gouvernement avait omis d'exécuter la sienne. Le ministre m'a accusé d'injustice parce que j'ai dit qu'il avait manqué de franchise dans ses réponses, et il a déclaré qu'il n'avait rien à faire avec la rédaction des réponses qui lui étaient remises. Je ne suis pas censé savoir cela; je me contente de la réponse donnée par le ministre sur le parquet de cette Chambre. Je ne puis tenir le sous-ministre responsable de ses réponses; c'est le ministre qui a fait les réponses que je tiens responsable.

L'hon. M. PUGSLEY: Et il se trouve que la réponse est conforme aux faits.

M. BRADBURY: Si la réponse est conforme aux faits, j'avais bien raison de dire que le ministre n'était pas très franc en faisant cette réponse, parce que s'il connaissait les faits, la déclaration qu'il a faite que tout dépendait de la Realty Company et du Pacifique-Canadien, n'était pas exacte. En conséquence, je crois demeurer dans les bornes de la vérité, quand je dis que le ministre a manqué d'un peu de franchise. Je ne veux pas entrer en lutte avec le ministre; mais si je suis un nouveau député, j'avais un devoir à remplir à l'égard de mes commettants. Ces travaux auraient dû être exécutés pour la protection de la vie de la propriété. Si le Gouvernement a l'intention de construire un port en cet endroit, c'est, sans doute, qu'il en faut un pour la navigation du lac . Si je ne me trompe pas sur le sens des paroles du ministre, il s'agissait d'une simple jetée, et quand je déclarai que je croyais cette jetée utilisée principalement par les habitants de Winnipeg, je dis la vérité, et que si un port était construit en cet endroit, ce serait au grand avantage du trafic du lac. Je ne veux pas m'étendre plus longuement sur cette question, mais je regrette que le ministre ait cru devoir déclarer, sur le parquet de cette Chambre, que je ne m'étais pas conduit comme l'aurait dû un honorable député.

M. l'ORATEUR SUPPLEANT: Si un honorable député avait dit en parlant d'un autre député qu'il s'était conduit d'une façon indigne d'un représentant de cette Chambre, il aurait été repris par le président.

L'hon. M. PUGSLEY: Je n'ai pas employé cette expression.

M. BRADBURY: Je ne pense pas mal rapporter les paroles du ministre. Je crois qu'il a fait la déclaration que lorsque j'ai dit qu'il avait manqué de franchise j'avais fait ce que n'aurait fait aucun autre honorable député dans cette Chambre. Lorsque j'ai prononcé ces paroles, je maintiens qu'elles étaient purement conformes aux faits, et le ministre, je pense, devrait retirer ce qu'il a dit.

L'hon. M. PUGSLEY: Je n'ai pas dit cela; je ne puis donc le retirer.

M. ROCHE: Ce crédit est-il destiné à la réparation de ponts construits par ce gouvernement?

L'hon. M. PUGSLEY : C'est un terme général. Il dit: ponts fédéraux. Il n'y en aurait qu'un à Shellmouth.

M. ROCHE: Est-ce là le seul pont fédéral qui ait été construit au Manitoba?

L'hon. M. PUGSLEY: Je le pense, je n'en connais pas d'autres.

M. ROCHE: Le ministre se rappellera qu'il y a quelque temps j'ai correspondu avec lui au sujet d'un pont sur la rivière Assiniboine, non loin de la ville de Roblin. La réponse du ministre n'a pas été favorable. Il a dit que ce pont ne pouvait être regardé comme une entreprise fédérale, ajoutant que, dans la province du Nouveau-Brunswick, tous les ponts de l'intérieur étaient construits par le gouvernement provincial. Ce renseignement ne m'était pas très utile, vu que chaque province a probablement son propre système. La province du Manitoba octroie 50 p. 100 du coût de construction des ponts, et les municipalités fournissent la balance. Le pont que j'ai demandé est passablement dans la même position que celui de Shellmouth, vu qu'il traverse la même rivière, qu'il est à proximité de la frontière, entre la Saskatchewan et le Manitoba, et que les habitants de la Saskatchewan font de la ville de Roblin, du côté du Manitoba, leur ville de marché. J'attirerai l'attention du ministre sur le fait que les habitants de cette région ont eu beaucoup de malheurs depuis une couple d'années. Leurs champs ont été attaqués par la gelée, et, comme ce ne sont pas des gens fortunés, ils ne sont pas en mesure de construire des ponts. Comme il s'agit réellement d'un pont interprovincial, je me croyais justifié de demander au Gouvernement d'accorder un octroi comme il l'a fait dans le cas du pont de Shellmouth.

Je désirerais demander au ministre de reconsidérer sa décision à ce sujet. Le pont de Shellmouth est, sans doute, un pont magnifique, mais on a dépensé pour ce pont beaucoup plus d'argent qu'il n'était nécessaire. Il a coûté au delà de $43,000. On l'a construit à une hauteur de plusieurs pieds de plus qu'il n'était besoin, et la conséquence en a été que la municipalité a dépensé inutilement de l'argent dans la construction des abords. On a jeté sur cette rivière des ponts qui ont été construits par des municipalités de Manitoba au coût de moins de $10,000. Ce pont a été très coûteux et le Gouvernement, avec ce montant d'argent, aurait pu facilement construire trois ponts, accommodant de la sorte une plus grande partie de la population. Je demanderai au ministre si ce pont, selon lui, n'a pas autant droit à un octroi du gouvernement fédéral que le pont de Shellmouth, puisqu'il est autant pont interprovincial.

L'hon. M. PUGSLEY: Il serait assez difficile de justifier la construction de ce pont. Nous avons été passablement critiqués parce que nous avions construit celui de Shellmouth.

M. ROCHE: Critiqués par des adversaires?

L'hon. M. PUGSLEY: Oui.

M. ROCHE: Par qui?

L'hon. M. PUGSLEY: Je ne sais pas par qui, probablement par les honorables députés de ce côté-là de la Chambre. Si l'honorable représentant avait été ici, hier soir, il aurait entendu une critique très sévère de mon département parce que, il y a deux ou trois ans, permission avait été accordée à une municipalité de Québec de faire reposer une des extrémités de son pont sur un quai qui avait été construit par le Gouvernement. Supposons que la circonscription que mon honorable ami représente si dignement l'eût été par un libéral, et qu'il eût vu un article pour la construction d'un pont dans cette circonscription, combien l'honorable député de Jacques-Cartier (M. Monk) le lieutenant du leader de l'opposition, n'eût pas tonné contre nous pour avoir voulu construire une entreprise locale.

La construction du pont de Shellmouth a été justifiée par le fait que le territoire contigu à la province du Manitoba n'était pas une province mais une partie des territoires du Nord-Ouest, et que tous les travaux publics, à cette époque, dans les territoires étaient exécutés aux frais du gouvernement fédéral. Cette entreprise était de plus justifiée par le fait que le gouvernement fédéral possédait une grande superficie de terrain à laquelle ce pont devait donner accès. Nous eûmes passablement de difficulté à faire admettre nos raisons; on nous fit plus d'une objection et, je crains que, si nous allions construire en entier un autre pont dans les limites d'une province, il nous serait difficile de nous justifier.

Quoi qu'il en soit, j'ai dû donner à mon honorable ami la réponse que j'ai faite, à savoir que je ne croyais pas pouvoir demander à mes collègues de crédit pour la construction d'un pont entièrement provincial.

M. ROCHE: Je pense que le ministre est tout-à-fait dans l'erreur quand il dit que l'octroi a été critiqué de parti pris dans cette Chambre. La seule critique de l'article a été faite par moi-même, et cette critique n'a pas été mue par l'hostilité, mais parce que le crédit apparaissait d'année en année au budget, et que la construction du pont avançait très lentement. Le premier crédit fut d'abord inscrit au budget en 1904, avant l'élection, à la demande du candidat libéral d'alors, qui fit de la construction de ce pont, sa principale arme de guerre dans la lutte. C'est la première fois que j'ai entendu les motifs apportés par le ministre ce soir. L'un était le fait que le Gouvernement avait une certaine superficie de terrain dans le voisinage, et l'autre que la Saskatchewan n'avait pas encore été formé en province à cette époque.

Je suis convaincu que le pont, dont je demande la construction au Gouvernement, est aussi nécessaire et mérite autant un octroi du gouvernement fédéral que le pont de Shellmouth. Le ministre nous a dit qu'il avait eu assez de difficulté à convaincre ses collègues du conseil, et de justifier cet octroi au pont de Shellmouth. J'ai trouvé cela très étrange, vu que le pont était presque terminé à l'entrée du ministre dans le cabinet.

L'hon. M. PUGSLEY: J'ai du demander un crédit additionnel important pour la continuation des travaux.

M. ROCHE: La somme de $43,000 dépensée pour ce pont était trop élevée, il n'y avait pas de nécessité de faire cette dépense.

Lac Dauphin.—Abaisser le niveau du lac en enlevant les obstacles du lit de la rivière Mossy, $5,000.

L'hon. M. PUGSLEY: Le Gouvernement fait ces travaux avec ses propres machines.

M. GEO. TAYLOR: $10,000 ont été dépensés l'an dernier.

L'hon. M. PUGSLEY: Oui. Adopté.

M. CAMPBELL: Vous ne ferez pas adopter cela. Je voudrais savoir comment ces $10,000 ont été dépensés l'an dernier.

L'hon. M. PUGSLEY: Achat des matériaux, $1,025; travail à la journée uniquement pour la construction de la drague, $8,263.17.

M. CAMPBELL: Quels matériaux ont coûté $1,025?

L'hon. M. PUGSLEY: Le bois et la machine de la drague.

M. CAMPBELL: Où est construite cette drague?

L'hon. M. PUGSLEY: Sur l'emplacement même des travaux.

M. CAMPBELL: Où est l'emplacement des travaux?

L'hon. M. PUGSLEY: A la rivière Mossy.

M. CAMPBELL: A quelle extrémité de la rivière Mossy?

L'hon. M. PUGSLEY: Je l'ignore; je pense que c'est vers le milieu de la rivière.

M. CAMPBELL: Ces matériaux ont-ils été achetés par soumissions?

L'hon. M. PUGSLEY: Non, achetés au plus bas prix, de la façon ordinaire. Nous avons demandé les prix.

M. CAMPBELL: De qui?

L'hon. M. PUGSLEY: Je ne puis vous dire, une grande partie de la somme se rapportait au bois de construction.

M. CAMPBELL: Cette drague a-t-elle été construite?

L'hon. M. PUGSLEY: Pas terminée.

M. CAMPBELL: Est-elle construite en partie?

L'hon. M. PUGSLEY: Oui.

M. CAMPBELL: Eh bien, je suis passé à cet endroit et je n'ai pas vu de nouvelle drague, bien que j'aie remarqué une pile de planches qu'on m'a dit être destinées à la construction d'une drague.

L'hon. M. PUGSLEY: Quand l'honorable député est-il passé par là?

M. CAMPBELL: En novembre. Quand ont été faites ces dépenses?

L'hon. M. PUGSLEY: Je n'ai pas les dates des dépenses. Nous n'avons pas reçu de rapport récemment de l'ingénieur divisionnaire.

M. CAMPBELL: Quel est l'ingénieur divisionnaire?

L'hon. M. PUGSLEY: M. Dufresne, de Winnipeg. Il croyait terminer le travail en trois mois.

M. CAMPBELL: Dans le cas d'une dépense importante comme celle-ci, j'ai parfaitement raison de demander de qui les matériaux ont été achetés et pourquoi ils ne l'ont pas été sur soumissions. Mon dernier adversaire faisait le commerce de bois et je veux savoir combien cette vente l'a avantagé, sinon entièrement.

L'hon. M. PUGSLEY: Le département serait obligé de s'adresser à l'ingénieur divisionnaire et je serais heureux d'obtenir l'information et de la déposer sur le bureau ou la transmettre à mon honorable ami. Je vais télégraphier à Winnipeg.

M. CAMPBELL: Si l'achat a été fait de la personne que je soupçonne, c'est presque une violation de la loi d'indépendance du Parlement. Voulez-vous bien prendre note de cela.

L'hon. M. PUGSLEY: Je me procurerai le renseignement.

M. CAMPBELL: Où seront faits les travaux avec cette dépense de $5,000?

L'hon. M. PUGSLEY: Sur la rivière Mossy.

M. CAMPBELL: A quel endroit de la rivière Mossy.

L'hon. M. PUGSLEY: Entre le lac Dauphin et le lac Winnipeg. Il y a des travaux à faire sur un parcours de 3,500 pieds et, naturellement, ces travaux doivent être exécutés aux endroits les plus encombrés.

M. CAMPBELL: Dans le but d'abaisser le niveau du lac Dauphin?

L'hon. M. PUGSLEY: De nettoyer le lit de la rivière, enlever les roches et redresser le cours de cette rivière.

M. CAMPBELL: Si je tiens à obtenir ces renseignements c'est que la drague du Gouvernement a fonctionné à l'embouchure de la rivière Mossy depuis cinq ou six ans, et, si la nouvelle drague accomplit le même travail que l'ancienne, ça ne servira pas à grand'chose. L'ancienne drague était munie d'une grue, et le sable et la vase enlevés d'un côté de la drague étaient rejetés de l'autre côté avec le résultat que chaque vent du nord-est les balayait de nouveau dans le chenal.

L'hon. M. PUGSLEY: Combien y a-t-il d'années de cela?

M. CAMPBELL: Pas plus tard qu'aux élections générales.

L'hon. M. PUGSLEY: Permettez-moi de dire. . .

M. CAMPBELL: Excusez-moi d'abord, parce que je ne veux pas que vous me fassiez dire des choses que je ne pense pas, ce dont vous me semblez être très friand.

M. l'ORATEUR SUPPLEANT: Il faut s'adresser au président. Et si l'on fait allusion à quelques autres honorables députés il faut employer la troisième personne.

M. CAMPBELL: Je me soumets, naturellement, à la décision du président. Cette règle s'applique-t-elle aux deux côtés?

M. l'ORATEUR SUPPLEANT: Oui.

M. CAMPBELL: Alors, je prierai le président de remarquer que le ministre des Travaux publics s'est adressé à moi en disant " vous ". Ce qui est bon pour l'un devrait l'être pour l'autre.

M. l'ORATEUR SUPPLEANT: La remarque que j'ai faite s'applique aux deux honorables membles qui ont employé cette expression.

M. CAMPBELL: Les habitants du lac Dauphin son très impatients de voir l'exécution de ces travaux. J'espère que l'argent sera employé convenablement et non absolument gaspillé comme depuis cinq ou six ans à l'embouchure de la rivière. Depuis six ou sept ans, on a réussi à enlever une roche à l'embouchure de la rivière, et comme il y en a des milliers à enlever à sa source, les travaux, selon toute apparence, ne seront pas terminés avant un temps infini. Je ne comprends pas comment vous allez enlever les roches avec une drague. Cette drague n'a été, ni plus ni moins, qu'une drague politique, et l'argent qui y a été employé a été gaspillé. Le Gouvernement nous dit que les temps sont durs de sorte que je veux que les deniers publics soient bien employés et non gaspillés.

L'hon. M. PUGSLEY: Très bien, très bien, c'est très bien; c'est de cette façon que nous essayons de les employer.

M. CAMPBELL: Monsieur le président, est-il permis de consulter un peu plus loin les crédits et de demander si l'argent qui doit être dépensé dans d'autres endroits pourrait l'être dans ma circonscription où c'est plus nécessaire.

M. l'ORATEUR SUPPLEANT: Il n'est pas conforme au règlement de proposer que le crédit d'un article particulier soit employé à une autre fin.

M. CAMPBELL: Si c'était conforme au règlement j'aurais bien aimé qu'une partie de la dépense inutile qui doit se faire dans la Saskatchewan, par exemple, fût faite pour le lac Manitoba.

M. BRADBURY: Il y a quelques soirs, j'ai attiré l'attention du ministre sur l'état dans lequel va être laissé le pont jeté sur les rapides Saint-André. Je désire répéter qu'il est du devoir du Gouvernement d'achever ce pont. Il ne doit pas être question si le pont a coûté une forte somme d'argent. Les crédits pour le pont ont été votés; je présume qu'il sera terminé et planchéié, et qu'on le laissera ensuite dans le milieu de la rivière Rouge sans aucun abord d'un côté ni de l'autre. Je prétends que la grande dépense qui a été faite à ce sujet est absolument injustifiable si le Gouvernement ne complète pas les travaux. Le pont restera là, les planches pourriront et ce ne sera pas un monument à l'éloge du ministre des Travaux publics.

Le ministre m'a répondu que le gouvernement local ou les municipalités devraient faire ces abords. Tout le monde au Manitoba sait que les municipalités sont tout à fait incapables de fournir l'argent nécessaire pour ces abords. Des hommes qui s'y entendent disent qu'il faudra de $75,000 à $100,000 pour compléter le pont de façon à ce que les véhicules puissent le traverser. Naturellement, il est absolument impossible de s'attendre à ce que les municipalités puissent fournir cette somme. Le Gouvernement a dépensé près de $1,250,000

dans la construction de la digue à travers la rivière et du pont dans l'état qu'il se trouve aujourd'hui.

L'hon. M. PUGSLEY: Aussi pour la construction de l'écluse, de sorte qu'il y aura toujours un pont.

M. BRADBURY: Il y aurait un pont de service; mais si on n'avait pas voté de crédit pour un pont de piétons, je suis sûr que le pays aurait eu au moins $100,000 d'économies. Je prétends que le Gouvernement ayant trouvé bon de faire voter des crédits pour un pont de piétons, ce qui, je pense, était sage, son intention était de donner aux habitants des deux côtés de la rivière un pont de première classe, mais que si ce pont doit demeurer tel qu'il est, il sera inutile aux piétons, les municipalités ne pouvant fournir les abords. J'exorte fortement le Gouvernement, de nouveau, à compléter les travaux et ce, dans son propre intérêt.

L'hon. M. PUGSLEY: Je désire corriger une déclaration de l'honorable député. Il parle des planches du pont qui pourriraient; je dirai qu'il n'y a pas de planchéiage de pont, vu qu'il est entièrement en acier et en béton.

M. CAMPBELL: Avant l'adoption de l'article, j'aimerais avoir quelque assurance du ministre qu'il verra à ce que cet argent soit dépensé convenablement et non de la façon dont les deniers publics l'ont été dans le passé.

L'hon. M. PUGSLEY: Voilà une chose dont je n'ai aucune preuve: que les dépenses aient été mal faites dans le passé. L'honorable député n'espère pas me faire admettre cela.

M. CAMPBELL: Je désirerais avoir l'assurance de l'honorable ministre qu'il verra à ce que cet argent soit convenablement dépensé dans le but ici déclaré.

L'hon. M. PUGSLEY: Je pense que l'honorable député peut être assuré que nous ferons cette dépense avec la même prudence et la même économie que nous employons dans toutes les affaires qui se rattachent à mon département.

Rivière Assiniboine.—Améliorations près de Portage-la-Prairie, $1,000.

M. ROCHE: Ce crédit est-il destiné à l'entreprise qui a été exécutée au même endroit, l'automne dernier?

L'hon. M. PUGSLEY: La même entreprise. Il s'agit de réparations au terrain. L'entreprise a été complétée.

(Il est fait rapport des résolutions adoptées.)

Sur motion de l'honorable M. Fielding, la séance est levée à onze heures et quarante-cinq minutes du soir.

M. G. H. BRADBURY.

CHAMBRE DES COMMUNES.

Lundi, 22 mars 1909.

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

DEPOT D'UN RAPPORT.

Par le très hon. sir WILFID LAURIER (premier ministre): Rapport du ministère du Commerce pour l'exercice se terminant le 31 mars 1908, partie III.

COMMISSION DES CHEMINS DE FER.

M. S. SHARPE: Monsieur l'Orateur, je voudrais appeler l'attention de l'honorable ministre des Chemins de fer et des Canaux (M. Graham) sur une dépêche publiée dans le "Mail and Empire" du 14 mars, relativement à la commission des chemins de fer. Il y est dit que M. Buell, de Brockville, représentant le Gouvernement, fait valoir les plaintes qu'on peut invoquer contre la compagnie des messageries. Je demanderais à l'honorable ministre des Chemins de fer et des Canaux, si ce monsieur est nommé d'une façon permanente avocat auprès de la commission des chemins de fer et, dans l'affirmative, pourquoi cette préférence existerait en faveur des expéditeurs de l'Ouest, au préjudice des expéditeurs de l'Est ? Pourquoi les cultivateurs du nord de l'Ontario ne seraient-ils pas représentés par un avocat, ainsi que le sont les expéditeurs de l'Ouest?

L'hon. GEORGE P. GRAHAM (ministre des Chemins de fer et des Canaux): Cette histoire n'est pas récente. M. Buell s'est occupé, à la demande du département, et cela depuis quelque temps, de s'enquérir de tous les détails relatifs à ce service de messagerie pour la commission. J'ignore au juste en quoi consiste ce travail particulier, mais on n'a pas retenu les services de M. Buell pour soumettre les plaintes que le public en général peut soulever contre les compagnies de chemins de fer. Dans ce cas-ci, il s'agit plutôt de faire une enquête sur les méthodes suivies par les compagnies de messageries depuis une couple d'années.

EXPLICATIONS SUR DES FAITS PERSONNELS.

M. SPROULE: Monsieur l'Orateur, je me lève pour soulever une question d'une nature personnelle, ou pour donner une explication sur un fait personnel. Le projet de loi (n° 69) se trouve sur le feuilleton depuis bien longtemps, en vérité. J'espérais que cette question nous serait soumise, car j'avais l'intention de fournir à la Chambre l'explication qu'elle doit avoir relativement à ce que j'ai dit quand ce projet de loi fut présenté. Ce bill avait pour but de modifier la loi des Terres, et j'ai déclaré d'après une note qu'on m'avait remise et qui était

accompagnée du procès-verbal des délibérations du Sénat, indiquant que le Sénat avait modifié ce bill.

J'ai dit que la modification faite par le Sénat avait été retirée et que ce projet de loi avait été approuvé par Son Excellence sous cet amendement. J'ai fait allusion encore au paragraphe 42 de ce bill, mais je n'ai pas l'intention maintenant de discuter ce point-là, vu que j'aurai peut-être occasion de revenir sur ce sujet. Je veux simplement dire que j'ai étudié soigneusement cette question; j'ai constaté qu'une erreur commise dans les procès-verbaux et dans le hansard du Sénat a créé une fausse impression. J'ai ici une copie des procès-verbaux qui peut nous renseigner sur les faits, qui sont exactement ceux que j'ai expliqués à la Chambre; mais je constate que les procès-verbaux sont tout à fait inexacts. Le greffier du Sénat m'a fait voir le registre pour me démontrer que ce projet de loi avait été adopté par la Chambre sans cet amendement, bien que les procès-verbaux eussent dit le contraire.

Ce projet de loi fut soumis à la Chambre des communes qui l'adopta. Je me suis convaincu que j'avais commis une grave injustice envers certaines personnes, envers la Chambre et envers moi-même, en appuyant mes observations sur une déclaration qui n'était pas corroborée par les faits. Je donne cette explication pour rendre justice au greffier du Sénat et aux autres fonctionnaires entre les mains de qui ce bill s'est trouvé. L'erreur n'était certes pas intentionnelle.

M. BLACK: Je veux dire un mot d'une question d'une nature personnelle. Vendredi dernier, j'ai fait certaines observations au sujet du chemin de fer Dominion-Atlantic qui traverse le comté où j'habite. Au cours de ces observations, j'ai dit que j'avais eu une entrevue avec le gérant de cette voie ferrée. Voici la phrase que j'ai employée:

J'ai parlé au gérant de ce chemin de fer qui m'a déclaré sur-le-champ que la compagnie ne vendrait pas, ajoutant ensuite que celui qui voulait acheter cette voie ferrée devait aussi acquérir les steamers.

J'ai dit que le gérant avait déclaré que la compagnie ne vendrait pas, tandis que le hansard me fait dire tout le contraire. Cela peut sembler de peu d'importance, mais il n'en pas ainsi pour le gérant de ce chemin de fer. Je demanderais qu'on corrigeât cette partie du hansard, plutôt dans l'intérêt du gérant du chemin de fer que dans mon intérêt personnel.

ENQUETE SUR L'ADMINISTRATION DU DEPARTEMENT DE LA MARINE ET DES PECHERIES.

M. R. L. BORDEN: Monsieur l'Orateur me serait-il permis de m'enquérir de nouveau, auprès du très honorable premier ministre, de la date où l'on fournira au Parlement et au pays des renseignements sur ce que le Gouvernement entend faire, si toutefois il entend faire quelque chose au sujet du rapport de M. le juge Cassels sur l'enquête qu'il a faite.

Le premier ministre se rappelle sans doute que j'ai demandé ce renseignement il y a eu mercredi huit jours. Le premier ministre croyait alors qu'il pourrait faire certaines déclarations à ce propos au cours de la semaine suivante. Je comprends parfaitement qu'il n'a pu remplir cette promesse, et je ne m'en plains pas; mais comme la question peut avoir échappé à son attention, je saisis l'occasion d'en parler de nouveau.

Le très hon. sir WILFRID LAURIER (premier ministre): Cette question n'a pas échappé à mon attention, mais vu certaines circonstances, je n'ai pu m'en occuper la semaine dernière. Peut-être pourrais-je m'entendre à ce sujet avec mon honorable ami demain ou après demain.

DEMANDES DE RENSEIGNEMENTS.

M. BARNARD: Je voudrais demander à l'honorable ministre des Travaux publics (M. Pugsley) à quelle date il déposera le rapport que j'ai demandé le 17 février, et qui concerne les dépenses de deniers publics pour quais en Colombie-Anglaise.

L'hon. M. PUGSLEY: Nous avons donné des instructions pour presser ce travail autant que possible, mais je m'enquerrai de tout cela.

M. LENNOX: Quant à l'état demandé pour les travaux publics exécutés dans Bonaventure?

L'hon. M. PUGSLEY: On se hâte de le terminer.

M. LENNOX: Je ferai observer à l'honorable ministre que nous attendons cet état-là depuis un mois et vingt-deux jours, ce qui est attendre assez longtemps.

L'hon. M. PUGSLEY: Mon honorable ami ne doit pas oublier qu'il y a un grand nombre de motions pour le dépôt de ces états, et que, ordinairement, le département les prépare à leur tour. Nous sommes à les préparer en toute diligence. Je vais m'enquérir de tous ces détails.

SUITE DE LA DISCUSSION DU BILL CONCERNANT LA COMPAGNIE D'ASSURANCE CANADA LIFE.

La Chambre passe à la suite de la discussion en comité général sur le projet de loi (n° 56), déposé par M. Clarke, concernant la compagnie d'assurance Canada-Life.

Sur l'article 1er.

M. LENNOX: A propos de ce projet de loi, nous avons l'opinion d'un avocat émi-

nent en faveur des assurés. La discussion ayant été ajournée pour permettre à l'honorable ministre de la Justice de nous faire connaître son avis, je crois que nous devrions avoir cette opinion maintenant.

M. A. H. CLARKE: Cela ne s'applique pas à l'article premier.

M. LENNOX: L'opinion du ministre de la Justice doit embrasser toute la question et nous permettre de décider si nous devrions ou non adopter ce projet de loi.

M. A. H. CLARKE: C'est à propos de l'article 2 qu'on a demandé cette opinion. L'article premier ne se rapporte qu'à la date de l'assemblée annuelle de la compagnie.

M. MEIGHEN: Il est vrai que l'article 1er est comparativement anodin, mais la semaine dernière, lorsque la proposition nous fut soumise, le député de Simcoe-nord demanda l'ajournement, afin d'obtenir dans l'intervalle l'opinion du ministre de la Justice sur la légalité et la sagesse de la demande. Ce serait nous engager au principe du bill que d'en accepter la lecture. Qu'y a-t-il à gagner par l'adoption de ce seul article?

M. A. H. CLARKE: Nous en sommes au premier article et non à la lecture.

M. LENNOX: Je crois bien que le premier article n'a pas beaucoup d'importance, mais il reste à savoir si nous aurons l'opinion du ministre de la Justice sur cette question, qui offre tant d'intérêt pour le public canadien. Autant en avoir immédiatement le cœur net. Le ministre de la Justice nous a donné de lui-même une opinion très tranchée, j'oserais dire échevelée et enflammée, sur une question moins importante que celle-ci, et s'il n'est pas prêt à nous éclairer sur la présente question, il vaut mieux en différer l'étude. Je ne dis pas que je me laisserai guider entièrement par l'opinion du ministre de la Justice, mais son opinion exercera assez d'influence sur moi pour me faire donner à la question beaucoup plus d'attention. Un juriste marquant d'Angleterre a exprimé son opinion sur ce projet, et nous savons que le ministre de la Justice a des idées arrêtées sur la législation à effet rétroactif. Cette question affecte 35,000 assurés au Canada, de sorte qu'on peut juger de son importance.

M. A. H. CLARKE: Je prétends que la discussion est tout à fait contraire au règlement, et je demande au président d'appliquer la règle qui défend de discuter un article subséquent à l'article en discussion.

M. TURRIFF: Je ne partage pas l'opinion de l'auteur du projet (M. Clarke). La discussion fut ajournée afin d'obtenir dans l'intervalle l'opinion du ministre de la Justice, et quand nous l'aurons, nous n'aurons peut-être pas besoin de discuter même le premier article. L'auteur du bill a tout à gagner en permettant au ministre de la Justice de donner son opinion, car beaucoup d'entre nous se laisseront guider par lui.

L'hon. M. AYLESWORTH: Je crois que certains membres du comité désireraient obtenir quelque opinion de ma part sur cette proposition de loi. J'ignore sur quel point l'on voudrait que je me prononce. Je suis toujours disposé à dire ce que je pense de tout point de loi qui peut surgir sur cette question comme sur toute autre, mais mon embarras dans ce cas-ci, est de savoir où est le point de loi qu'il faudrait trancher. C'est peut-être la nécessité de la proposition qui est en jeu, et à ce compte, j'admets que les opinions peuvent être partagées; il est possible que la loi projetée soit inutile. D'un autre côté, il est possible que l'on ait atteint, en vertu de l'interprétation fidèle de la loi de 1879 que celle-ci demande à modifier ou à interpréter, un résultat qui n'était pas dans l'intention du Parlement, lors de l'adoption de la loi originale en 1879.

Maintenant, au sujet de l'interprétation de la loi de 1879, quelle qu'elle soit, nul doute que toute la question constitue un l'on ait atteint, en vertu de l'interprétatation du texte alors adopté. Il y a déjà quelques mois que j'ai mon opinion toute faite sur ce point, lorsque le surintendant des assurances soumit la question au département de la Justice; et l'opinion que j'ai exprimée alors, et que je soutiens encore, au point de vue légal, est que d'après le texte de la loi de 1879 interprété légalement, la compagnie ou les actionnaires de la compagnie n'ont pas le droit de soustraire aux recettes générales de la compagnie un tant par cent sous forme d'intérêt sur le montant du capital-actions, avant d'avoir mis à part 90 pour 100 des profits pour les assurés.

Je suppose que les conseils de la compagnie sont du même dire, car autrement le projet n'aurait pas été soumis au Parlement. Telle est l'opinion que j'ai, au point de vue légal, de l'esprit et de l'effet de la loi de 1879. Je ne vois pas qu'on puisse logiquement mettre en doute la compétence et le pouvoir du Parlement d'adopter cette loi. Autant que je puis voir, elle est tout à fait de notre juridiction. Je ne vois pas d'autre point de loi en jeu. Si c'est l'à-propos ou la sagesse de la proposition que l'on conteste, je soumets respectueusement que tous les honorables députés sont aussi en état que moi de se former une opinion sur ce point. Il n'y a pas de droit en jeu de ce côté. Il s'agit simplement de décider s'il est sage ou à propos d'accorder telle demande. Mais si l'on veut savoir de moi personnellement quelle attitude il faudrait prendre à l'égard de cette proposition, je n'ai aucune objection à le dire, si je puis être utile à quelqu'un. Pour moi, je vais appuyer la proposition, et je m'en rapporte pour cela au comité qui l'a étu-

diée spécialement. Il n'est pas usité, je crois, lorsqu'il s'agit de projets de loi d'intérêt privé, que la Chambre ou la Chambre en comité refuse d'accepter la décision concertée d'un comité spécial qui a étudié un projet de loi et exprimé son opinion; et je suis certainement disposé à donner crédit au comité spécial qui a étudié le présent bill, de l'avoir suffisamment examiné pour le justifier d'avoir pris la détermination de l'approuver. C'est à mon sens une question essentiellement d'étude pour un comité.

Le deuxième article du projet est probablement le seul qui prêterait à quelque discussion spéciale; il déclare dans quel esprit la loi de 1879 a été passée. Pour moi c'est une simple question de faits sur laquelle le comité qui a informé est bien plus en état que moi et probablement que tous les honorables députés d'arriver à une conclusion juste. Il arrive assez fréquemment, dans la pratique ordinaire d'un avocat, qu'un document légal n'exprime pas toujours l'intention exacte des parties. Tous les avocats connaissent ces actions qu'intente l'une des parties à un contrat, pour faire rectifier par le tribunal l'intention d'une convention exprimée par un écrit, afin que cet écrit comporte l'intention juste des parties contractantes. Dans toutes ces actions, quand elles sont contestées, la partie adverse déclare nécessairement que le document exprime la véritable intention du marché, qu'elle l'avait ainsi comprise; et ele alléguera probablement qu'elle a modifié sa manière de voir, sur la foi de son interprétation du document qui exprime le contrat.

C'est le propre du tribunal de tâcher d'arriver à la connaissance de la vérité dans les actions de ce genre, et quand le tribunal, ayant formé son jugement, décide que le requérant est dans le vrai et que le document écrit n'exprime pas correctement ce qu'était l'intention des parties au moment du contrat, il n'hésite pas à corriger le document et à exprimer ce qu'il a trouvé être la véritable intention qui a présidé à la signature du contrat. A mon avis, la même question est en jeu dans le moment. Aucun tribunal ne pourrait corriger l'erreur qui se serait glissée dans le langage des parties, il y a 30 ans; aucun tribunal de justice ne peut intervenir dans une question comme celle-ci. Le seul tribunal compétent à corriger l'erreur, si erreur il y a, est ce tribunal, la cour supérieure du Parlement, et celle-ci doit, à mon avis, en décidant si elle doit ou ne doit pas faire cette correction, agir non seulement avec prudence et sagacité, mais encore selon les formes et les principes de la justice légale.

Il faut savoir en premier lieu s'il y a eu erreur. A mon avis, c'était au comité chargé de l'étude de ce projet de s'en convaincre, et vu que le comité a dû se convaincre, avant de faire son rapport, qu'il y a eu erreur, il me semble que les honorables députés ne doivent pas avoir de difficulté, s'ils se fient au travail de ce comité, d'accepter ses conclusions. S'il est vrai qu'on a commis une erreur dans le texte de cette loi, il y a trente ans, alors il faut corriger l'erreur. Si la conduite des parties intéressées, depuis 30 ans, indique que telle erreur existait et qu'elle était commune aux deux parties intéressées, je crois qu'on devrait s'entendre pour conclure que le Parlement dise aujourd'hui, en termes explicites, ce qu'il aurait dit en 1879, si le danger d'interpréter à faux ou de ne pas comprendre s'était présenté à son esprit. Le projet de loi demande à décréter que l'intention de la loi de 1879 était qu'avant de déterminer à tous les ans ou à tous les cinq ans, selon le cas, les profits de la compagnie à être distribués aux assurés, l'intérêt sur le montant du capital versé pouvait être déduit.

Si c'était là l'intention, et si cette intention avait été clairement exprimée, va sans dire que la présente loi serait inutile. On nous demande aujourd'hui de dire quelle était la véritable intention de la loi de 1879 et de l'exprimer. Je n'étais pas au comité des banques et du commerce, et ne connais pas les faits sur lesquels il s'est appuyé pour arriver à la conclusion que tel est l'esprit de la loi de 1879, mais il est venu à ma connaissance, et de plusieurs façons, que la compagnie a fait ses affaires avec cette entente, depuis 1879. Si nous nous laissons guider par la conduite des assurés qui ont reçu, en vertu de la loi de 1879, certains profits accrus, voici, à mon avis, une preuve qu'eux aussi acceptaient cette interprétation.

Si je comprends bien la situation, tous les assurés depuis 30 ans, ont approuvé cette manière de faire. Je n'ai pas entendu dire qu'aucun assuré depuis 30 ans ait effectivement protesté, en constituant une action pour faire déclarer par les tribunaux que la conduite des directeurs sous ce rapport était contraire à l'esprit de la loi de 1879. Il faudrait peut-être penser autrement si une telle action avait été intentée. Le comité aurait à décider alors si l'objet de cette action pourrait être déjoué par une loi.

Mais tant qu'il n'y a aucun litige devant nous, il me semble que la question se résume tout au plus à une différence d'interprétation entre les actionnaires et les porteurs de police d'une loi vieille de trente ans. Je ne crois pas qu'aucun droit acquis soit en danger par suite d'une erreur. Je n'ai jamais entendu dire qu'un défendeur résistant à une poursuite devant une cour d'équité, intentée pour rectifier les termes d'un écrit qu'il a signé, avait le droit de prétendre que bien que cet écrit n'exprimât pas véritablement les conditions du marché, il avait un droit acquis de tenir son adversaire responsable des con-

séquences de l'erreur. La seule question que la cour aurait à décider serait celle de savoir s'il y a eu erreur ou non; et si le tribunal décidait dans l'affirmative cela détruirait la prétention du défendeur qu'il a un droit acquis de tenir son adversaire responsable des conséquences d'une erreur commune aux deux.

Je veux être modéré. J'ai un intérêt personnel dans la matière. Je suis porteur d'une police pour une forte somme dans la compagnie et je ne suis pas actionnaire. Si cette loi cause des torts aux porteurs de police, elle m'en cause personnellement, tout autant qu'à un autre porteur d'une police moins élevée que la mienne. Mais tout se résume en une question de fait: l'amendement de 1879 a-t-il ou n'a-t-il pas exprimé réellement et fidèlement l'intention du Parlement et de ceux qui ont demandé cette loi au Parlement? Si cette intention n'a pas été observée, l'erreur devrait être corrigée, et personne n'a le droit de se dire maltraité si l'on corrige aujourd'hui cette erreur.

M. l'ORATEUR SUPPLEANT: L'article en discussion devant le comité est l'article n° 1, concernant les assemblées annuelles. Si le comité désire discuter l'article 2, il faudra faire une motion à cet effet. Sans cela le comité est obligé de limiter la discussion à l'article 1.

M. MEIGHEN : Je propose que le comité discute l'article 2.

(La motion est adoptée).

M. MEIGHEN : Si la Chambre désirait apprendre du ministre de la Justice l'attitude du Gouvernement au sujet, de ce bill et au sujet de la nature rétroactive de la loi proposée, elle a été désappointée. D'un autre côté si les membres du comité désiraient obtenir quelques lumières sur le sujet de la part du ministre de la Justice lui-même, en sa capacité personnelle et de membre de cette Chambre, ce désir a aussi été désappointé. Mais si les membres du comité s'attendaient à avoir du ministres une expression d'opinion basée sur des raisons qui n'ont aucun fondement, ils n'ont pas été désappointés.

L'honorable ministre de la Justice nous dit que ce bill ayant été approuvé par le comité des banques et du commerce, il est rendu à une phase où il n'est pas aussi libre d'y faire opposition qu'il le serait autrement. Comme je ne suis pas un très vieux membre dans cette Chambre, je ne désire pas discuter cette objection bien longuement ; mais je ne crois pas que la simple approbation d'un bill de ce genre par le comité des banques et du commerce dégage le Gouvernement de sa responsabilité et dispense le ministre sous la juridiction duquel tombe ce bill, de donner son avis. Mais j'appellerai l'attention du ministre sur ce point particulier de sa propre argumentation. Il nous dit qu'il entretient depuis assez longtemps une opinion spéciale au sujet de l'effet légal de la loi de 1879, opinion qu'il croit être partagée aussi par les avocats de la compagnie d'assurance Canada Life. L'honorable ministre me permettra de lui dire que l'avocat même de la compagnie Canada Life, qui a comparu devant le comité pour faire adopter ce bill, n'a pas du tout exprimé cette opinion; loin de là, il a dit tout le contraire. Conséquemment si la prétention du ministre de la Justice sur ce point est juste, nous devrions renvoyer le bill au comité parce que celui-ci a été absolument trompé au sujet de l'attitude des avocats de la Canada Life.

Les avocats de la Canada Life, du moins celui qui a comparu devant le comité, a déclaré distinctement que dans son opinion l'amendement de 1879, que la compagnie désire faire déclarer par la Chambre, être la bonne interprétation, signifiait que les profits en question ne comprenaient pas l'intérêt sur le capital. Cet avocat a déclaré qu'une opinion contraire avait été énoncée et qu'elle l'avait été afin de faire disparaître tout doute au sujet du bill soumis à la Chambre. Voilà qui est différent, très matériellement différent, de la prétention du ministre de la Justice, opinion qu'il nous assure être aussi celle des avocats de la Canada Life. Conséquemment le bill a été adopté par le comité d'une telle manière qu'il ne doit pas recevoir d'autre sanction ou approbation supérieure de la part, soit du ministre de la Justice, soit d'aucun membre de cette Chambre.

Le ministre de la Justice va plus loin et nous dit que la question devant le comité était une simple question de faits, dont le comité était juge compétent, tout autant que lui-même ou aucun membre de cette Chambre. Quels sont les faits? En 1849 la compagnie d'assurance Canada Life obtint une charte. D'après les termes de cette charte la compagnie était obligée de distribuer ses profits aux porteurs de police et aux actionnaires, sur une base de 75 p. 100 et 25 p. 100 respectivement.

M. A. H. CLARK: Quel est l'article?

M. MEIGHEN: Je n'ai pas la loi devant moi, mais mon honorable ami (M. Clark) ne niera pas. . .

M. A. H. CLARK: L'honorable député (M. Meighen) veut peut-être parler du règlement. Il n'y a rien de semblable dans la loi, la chose a été laissée entièrement à la disposition de la compagnie.

M. MEIGHEN: Peut-être en effet est-ce dans l'acte de règlement de 1847?

M. A. H. CLARK : Oui, c'est cela.

M. MEIGHEN: La question n'a pas de conséquence. Au terme de la loi à l'époque où elle a été adoptée, et peut-être depuis quelques années auparavant, la distribution des profits avait été faite sur la base de 75 p. 100 et 25 p. 100, la compagnie, en outre, mettant de côté une réserve de 4.67 p. 100 d'intérêt sur son capital. On a inséré, à la demande de la compagnie, dans la loi de 1879, un article disant que la compagnie avait distribué pendant les dernières années tous ses profits, mais qu'à l'avenir la distribution en serait faite dans la proportion de 90 p. 100 et 10 p. 100 au lieu de 75 p. 100 et 25 p. 100. Il y a trente ans maintenant que la compagnie divise ses profits de cette manière, et qu'elle met d'abord de côté une réserve de 4.67 p. 100 pour ses actionnaires, avant de faire la distribution des profits dans la proportion de 90 p. 100 et 10 p. 100.

Le ministre de la Justice nous dit qu'il s'agit seulement d'une question de fait. Il dit que la haute cour du Parlement ressemble à un tribunal ordinaire qui doit juger entre deux parties à un contrat, dont l'une prétend qu'une erreur a été commise dans le contrat, et l'autre refuse de payer, et elle refuse peut-être, parce que le demandeur prétend qu'il a des droits acquis en vertu d'un contrat basé sur cette prétendue ererur. Le ministre dit que les parties au différend se présentent maintenant devant la haute cour du Parlement dans une position analogue. C'est sur ce point qu'il établit sa cause. Est-ce bien la situation réelle? Je prétends que non. Les deux parties au marché qui a été fait en 1879 sont-elles devant le Parlement? Non. La seule partie à l'amendement de 1879 a été la Chambre des communes du Canada. Ce n'est que plus tard que sont apparues les parties au contrat, qui étaient la compagnie Canada Life et 35,000 porteurs de polices, lesquels, depuis cette date, ont acquis des droits en vertu de la loi de 1879. Les deux parties qui ont pris part au marché de 1879 ne sont pas devant la haute cour du Parlement. S'il y a eu erreur, on ne peut l'attribuer ni à la compagnie Canada Life ni aux porteurs de polices, et non plus aux actionnaires de cette époque. L'erreur, si erreur a été commise, doit être attribuée au Parlement du Canada seul. Conséquemment le projet de loi que le ministre de la Justice approuve aujourd'hui n'a pas pour but de corriger une erreur faite par aucune des deux parties dans le marché de 1879, mais de corriger une erreur commise par le Parlement du Canada toujours, s'il y a eu erreur.

Mais quelles sont les parties intéressées dans cette question, aujourd'hui? Admettant même que la prétention du ministre de la Justice au sujet des droits analogues des deux parties en présence, à savoir: que ceux qui ont fait erreur sont les actionnaires et non pas les porteurs de polices de 1879. Ces parties sont-elles bien celles qui sont devant nous aujourd'hui? Je dis non; nous avons devant nous aujourd'hui les actionnaires et les porteurs de polices de 1909, qui sont bien différents. Trente-cinq mille porteurs de polices sont venus à l'existence depuis 1879, qui n'étaient pas partie à l'erreur prétendue commise cette année-là, et qui n'ont hérité d'aucuns droits des parties qui ont fait l'erreur, mais qui sont dans une situation absolument distincte et beaucoup supérieure; et c'est au point de vue de ces porteurs de polices que nous devons considérer cette loi.

Le ministre de la Justice a-t-il discuté la question au point de vue des 35,000 porteurs de polices qui sont entrés dans la compagnie depuis 1879? Non, il n'a dans la déclaration qu'il nous a faite et que la Chambre attendait depuis des jours, parlé une seule fois des porteurs de polices. Il ne s'est jamais mis à leur place ni n'a discuté la question à leur point de vue. C'est pourtant d'eux qu'il faut premièrement s'occuper. Ils sont les plus nombreux; ils ont des droits supérieurs, et le ministre de la Justice devrait, comme nous le devons nous-mêmes, discuter la question au point de vue de leurs intérêts. Le ministre de la Justice nous dit que les porteurs de police ont acquiescé au bill. Je n'ai jamais entendu dire devant un tribunal judiciaire, où pourtant on émet quelquefois des prétentions très étranges, que l'acquiescement donné par quelqu'un qui n'est pas partie à un contrat est une raison de priver cette personne de droits qu'elle pourrait avoir d'une autre manière. Ou ces 35,000 porteurs de polices possèdent des droits en vertu de leur contrat avec la compagnie d'assurance Canada Life, ou ils n'en possèdent pas. Le ministre de la Justice, a examiné si ces porteurs de police ont des droits, et si le bill les enfreint, et il vient avouer franchement à la Chambre qu'il croit qu'ils en possèdent et que le bill y touche. Mais il dit que ces droits sont vieux de trente ans et que les porteurs de polices ne se sont jamais présentés devant un tribunal pour obtenir justice. Va-t-il poser comme précédent que parce que certains citoyens du Canada n'ont pas fait valoir des droits qu'ils possédaient depuis trente ans, que la Chambre des communes serait justifiable de voter une loi supprimant ces droits, et faire aussi disparaître les fondations sur lesquelles ils reposent.

En pareille circonstance, où ce précédent le conduirait-il? S'il faut que les droits acquis ne soient plus respectés, parce que personne ne s'avise d'assurer le respect de ces droits en s'adressant aux tribunaux civils, alors quel critérium le ministre de la Justice invoque-t-il pour décider s'il porte, oui ou non, atteinte aux droits acquis? Cet après-midi, il nous a déclaré qu'il n'y a pas de partie litigante. Je regrette que le règlement de la Chambre m'interdise toute allusion à un débat qui s'est déroulé ici, il y a environ deux semaines, précisément au-

tour d'un principe similaire à celui que nous discutons en ce moment. J'ajoute, toutefois, que jamais par le passé on n'a considéré que l'acquiescement du Parlement pût annuler les droits des citoyens. Or, ces droits existent ici, mais le ministre de la Justice affirme que ces droits ne sont pas en litige; par conséquent, ajoute-t-il, le Parlement est autorisé à les mettre au rancart. Le ministre de la Justice pose-t-il en principe que les droits acquis ne sont tels que lorsqu'ils deviennent l'objet d'un litige? A ses yeux et aux yeux de la Chambre, avant de devenir l'objet d'un procès, ces droits acquis ne sont-ils pas aussi sacrés qu'après que le tribunal civil en a été saisi? Le litige dont ces droits sont l'objet leur confère-t-il le caractère de chose sacrée qu'ils ne possédaient pas auparavant? En outre, est-ce qu'au ministère de la Justice, on a jamais soutenu, et trois mois avant cette date a-t-on jamais prétendu que la violation du huitième commandement consistait à éliminer la qualité de partie litigante, la situation ou la position du plaideur, après que le tribunal est saisi du litige? Au contraire, n'a-t-on pas prétendu que la violation de ce commandement consistait à nier le droit de diriger des poursuites? C'est ce droit d'intenter des poursuites qui jouissait auparavant d'un caractère sacré aux yeux du ministre; c'est l'accès aux tribunaux civils qui était chose sacrée à leurs yeux, et c'est l'empiètement sur ce droit d'accès aux tribunaux qui constituait le délit. Pourquoi n'est-ce plus un outrage aujourd'hui?

A coup sûr, la Chambre des communes n'a pas l'intention de s'interposer entre la partie litigante et le tribunal. Intervenir entre le plaideur et le tribunal civil est-il plus légitime et plus juste que de s'adresser au tribunal et d'évincer le plaideur du prétoire? A mes yeux, c'est absolument la même chose. Si je ne me trompe, le ministre de la Justice lui-même et l'auteur du projet de loi à l'étude ont toujours professé cette doctrine-ci: que l'atteinte la plus grave portée législativement en pareille matière, consiste à enlever le droit de plaider et non pas à évincer le plaideur du prétoire. Pourquoi cette situation est-elle modifiée? Pourquoi les initiateurs de ce projet viennent-ils aujourd'hui devant le Parlement déclarer qu'on ne saurait prétendre que les intéressés aient des droits acquis, parce qu'ils ne les ont pas encore affirmés? A coup sûr, pareille attitude est indigne de cette Chambre; elle est indigne de la haute situation qu'occupe le ministre de la Justice, et des graves fonctions qu'il exerce.

Quelle attitude devons-nous prendre? Il faut opter entre une des trois hypothèses que voici: ou bien le texte de la loi de 1879 est clair et explicite et la première interprétation qu'il faut lui donner, c'est que les bénéfices réalisés étant assimilés à ceux de tout autre genre d'opérations commerciales, embrassent les intérêts sur le capital.

M. A. MEIGHEN.

S'il en est ainsi, alors les porteurs de polices qui se sont assurés depuis cette époque jouissent de droits acquis absolus, et ce bill a un effet rétroactif et prive les assurés en question de ces droits acquis. Certes, puisque le ministre de la Justice, de concert avec le ministre des Finances et le premier ministre a reçu, comme il ne saurait le nier, une déclaration des porteurs d'assurance qui se sont assurés depuis cette époque, non seulement des états de créances, mais en outre, une déclaration spéciale de leurs droits, déclaration portant qu'ils désirent mettre ces droits en litige alors, dis-je, puisque les ministres sont en possession de ces documents et qu'ils connaissent la situation des assurés solvables, porteurs des polices émises par cette compagnie, ils ne le sauraient nier, leur attitude actuelle équivaut à la spoliation des droits de la partie litigante et à leur expulsion du prétoire. Voilà la première hypothèse qui peut se présenter. Deuxièmement, il est possible que le texte de la loi de 1879 ne soit pas absolument explicite et qu'il ne faille pas lui donner l'interprétation comportant que les bénéfices embrassent l'intérêt sur le capital social.

S'il en est ainsi, cette loi est nulle et de nul effet, en ce qui concerne le deuxième article. Alors la compagnie d'assurance sur la vie Canada ne serait pas en lieu de s'adresser à cette Chambre et de lui demander un statut d'interprétation, car le texte de la loi se trouve précisément dans la teneur désirée par cette compagnie. Ainsi, à ce double point de vue, elle n'a pas le droit de demander au Parlement de légiférer en pareille matière. Mais il peut se présenter une autre hypothèse: il est possible que le texte de la loi de 1879 comporte une interprétation prêtant au doute; il est possible qu'il s'y trouve quelque ambuiguité dissimulée sous le texte ou énoncée dans ce texte; il se peut, dis-je, que d'après l'intention du législateur, les bénéfices embrassent l'intérêt sur le capital social ou bien, il est possible que ce texte ne comporte pas pareil sens. Or, si la troisième hypothèse est un exposé exact de la situation en discussion, alors les tribunaux civils qui sont établis dans le but d'interpréter les lois adoptées par le Parlement, ont mission de nous faire connaître le véritable sens de cet article de la loi de 1879 qui contient une ambiguité dissimulée sous le texte ou énoncée dans ce texte. Pourquoi la Chambre des communes interviendrait-elle ici pour donner son interprétation à ce texte de loi, s'il comporte quelque doute, à moins que la Chambre ne veuille interpréter également les textes de loi chaque fois qu'ils prêtent à l'ambiguité, et à moins qu'elle ne veuille se substituer aux tribunaux et faire fonction d'interprète aussi bien que d'auteur des lois? Pourquoi le législateur interviendrait-il dans l'intérêt

d'une puissante société, à l'encontre de l'intérêt de tant de pauvres porteurs de polices? Si le texte de loi prête au doute, c'est au tribunal qu'il appartient de l'interpréter; et si les tribunaux étaient appelés à se prononcer sur ce litige, ils étudieraient avec tout le soin voulu les raisons alléguées par la compagnie d'assurance sur la vie Canada et par les initiateurs de ce projet de loi. Quelquefois, le tribunal prend en considération l'intention du législateur; quelquefois aussi on tient compte de l'intention des initiateurs d'un projet de loi et infailliblement, on tiendra aussi compte ici de toutes ces considérations.

Au Canada, à la lumière des principes d'équité et de justice, on a déterminé dans quelle mesure et à quel moment doivent s'appliquer cet ordre de considérations, comme par exemple, l'intention du législateur. Pourquoi ne pas abandonner au tribunal le soin de décider la chose? La réponse, c'est que la compagnie d'assurance sur la vie Canada prétendant que si le sens de la loi en question prête au doute, il faut tenir compte de l'intention du législateur ici même contre des porteurs de polices innocents, dans une plus large mesure que ne le ferait un tribunal de justice.

Nous voulons que certaines dispositions législatives comportent certain sens défini, tout comme elles l'auraient, si elles étaient soumises à l'interprétation du tribunal compétent. Nous tenons à ce que les règles d'équité appliquées par les tribunaux civils s'appliquent à notre cas, afin que cette affaire aboutisse à un résultat définitif. Je prétends que si, comme la compagnie l'affirme, ce texte comporte une interprétation douteuse, l'affaire doit être soumise au tribunal compétent qui tiendra compte de toutes ces considérations et les pèsera à leur juste valeur. Quel que soit le principe appliqué relativement à l'interprétation de la loi de 1879, si nous adoptons la première des hypothèses portant que les profits doivent comprendre l'intérêt sur le capital, alors je le déclare, cette hypothèse consacre le principe de la rétroactivité en matière législative; par conséquent, ce projet de loi a un effet rétroactif, et il est condamnable au double point de vue de la justice et de l'équité. Si l'on s'en tient à la seconde hypothèse, si le texte de la loi est clair et explicite et que le mot "profits" ne comprenne pas l'intérêt sur le capital social, alors ce projet de loi n'a pas de raison d'être. Si l'on s'en tient à la troisième hypothèse, alors il est de toute évidence, et le ministre de la Justice ne saurait nier que c'est aux tribunaux civils qu'il appartient de donner l'interprétation à ces textes de loi. Je crois avoir répondu à tous les arguments formulés par le ministre de la Justice.

J'aborde maintenant un autre ordre de considérations qui, je l'admets franchement, ne sauraient avoir un trop grand poids aux yeux des députés et qui ne touche pas même le fond du débat; car, le fond même de la discussion consiste à savoir si nous allons priver ces 35,000 porteurs de polices d'assurance de toute réclamations sérieuses auxquelles ils ont droit et dont ils seront privés, si ce projet de loi est adopté. Ce que l'on désire, cependant, c'est que l'on obtienne un rapport adéquat sur les capitaux engagés. C'est un fait bien connu qu'à dater de l'adoption de la loi de 1879 jusqu'à 1899, le capital social de la compagnie d'assurance sur la vie Canada était de $125,000. Sur ce capital social on a mis de côté 4.67 p. 100 à titre d'intérêt, avant l'accumulation des profits. En 1899, ce capital social fut majoré et jusqu'à cette époque, la réserve afférente à l'intérêt a atteint le chiffre insignifiant de $5,800. En exposant sa thèse devant cette Chambre, le ministre de la Justice aurait fort bien pu, à mon avis, nous faire observer que les porteurs de polices d'assurance n'auraient pas bénéficié individuellement, d'une manière sensible, de l'appel à un tribunal pour faire déterminer leurs droits, comme, à mon avis, ils auraient dû le faire. Ce n'est que depuis 1899 que les porteurs de polices d'assurance auraient pu recourir aux tribunaux et à mon avis, personne ne saurait prétendre que les résultats obtenus par les porteurs de polices d'assurance auraient pu contrebalancer les frais judiciaires effectués dans ce but. Au cours de cette période, de 1879 à 1899, les porteurs de polices de la compagnie d'assurance sur la vie Canada ont reçu des primes fort importantes. Et voici ce qu'ils nous disent maintenant: si ce bill n'est pas adopté, nous qui avons engagé un million de dollars dans cette compagnie, n'obtiendrons que 3.6 p. 100 ou 3.8 p. 100; or, en temps fort utile, voici que la compagnie d'assurance sur la vie Canada se présente ici et demande l'adoption du projet de loi à l'étude. Mais il n'en a pas toujours été ni il n'en sera toujours ainsi. Pendant une période de vingt ans, antérieure à 1899, le capital social de la compagnie a reçu en dividendes et en intérêts 20 p. 100 et même 30 et jusqu'à 70 p. 100. Sur le capital social de $125,000, cela représente à mon avis, à peu près 30 p. 100, pour la période des vingt années en question.

Aujourd'hui la compagnie a majoré la base de son capital social, afin de pouvoir réaliser 8 p. 100 sur ses capitaux, et voilà qu'elle s'adresse à nous, au moment même où la proportion de son capital social, comparativement au volume de ses opérations, a atteint un chiffre élevé, et au moment, dis-je, où elle se trouve presque dans l'impuissance de tirer de ce capital les énormes dividendes qu'elle a pu lui faire produire par le passé et dont elle voudrait bénéficier encore à l'avenir. Au moment même où le chiffre de ces dividendes est en pleine baisse, la compagnie profite de cette occa-

sion pour s'adresser au Parlement et demander l'adoption de ce projet de loi. Est-il légitime de penser que cette période de minimes dividendes doive se perpétuer ? Avant 1899, le volume des opérations, comparativement au volume du capital social de la compagnie atteignait un chiffre plus élevé, tandis que l'intérêt et les dividendes qu'elle possédait représentaient 30 p. 100; de même à l'avenir, au fur et à mesure que se développera le volume des affaires de la compagnie d'assurance sur la vie "Canada", comme du reste le volume des affaires de toutes les grandes compagnies d'assurance sur la vie s'accroîtra certainement d'une façon mathématique, et si le bill à l'étude n'est pas adopté, c'est presque une certitude mathématique que le taux des dividendes perçus sur ce capital de un million de dollars sera d'un chiffre bien plus élevé qu'il ne l'est aujourd'hui.

De sorte que nous n'avons pas besoin d'avoir de crainte à l'égard des actionnaires. Il est à peu près certain, on ne peut pas raisonnablement douter que la situation qui existait avant 1899, quand le volume des affaires dépendait en grande partie du chiffre du capital, ne se représentera pas de nouveau dans l'avenir, et que le volume des affaires atteindra la même proportion du capital que dans le passé. On ne peut pas raisonnablement exprimer la crainte que les actionnaires, sous le régime de la loi actuelle, ne recevront pas un intérêt suffisant pour leur argent. Les actionnaires se sont réunis en 1899 et ont augmenté le capital-actions de $875,000. Etaient-ils obligés de faire cette démarche en vertu d'aucune loi de cette Chambre? Je ne le crois pas. Ils ont fait cela volontairement et s'il m'est permis de m'appuyer sur la commission royale des assurances, je dirai qu'ils ont augmenté d'une manière injustifiable leur capital-actions au détriment des porteurs de police. Je cite la déclaration contenue dans le rapport de la commission royale. La loi de 1879 avait la même signification en 1899 qu'elle a aujourd'hui, elle avait le même sens en 1879 qu'elle a aujourd'hui et elle aura toujours la même signification à moins que cette loi a effet rétroactif ne soit adoptée.

Les actionnaires ont augmenté leur capital en connaissance de cause et s'il en est ainsi pourquoi viendrions-nous à leur secours et pourquoi les tirerions-nous d'une situation dans laquelle ils se sont mis volontairement et dans leur propre intérêt? Je ne me propose pas de discuter ce qu'a fait la compagnie d'assurance la Canada Life en entassant systématiquement, à la hâte, avec précipitation, une somme de $2,500,000 au lieu de suivre la règle fixée par la loi des assurances, excepté pour dire que par cette opération même la Canada Life a placé entre les actionnaires et une perte possible dans l'avenir, cette garantie qui la dispenserait, suivant ce que pourrait croire quiconque ne serait pas versé dans les assurances, de la nécessité d'augmenter le chiffre de son capital-actions. Cela enlèverait certainement à la compagnie tout droit de s'adresser au Parlement et de dire qu'au moyen d'une addition au capital-actions nous avons droit à une loi expliquant une loi vieille de trente ans et s'immisçant dans les droits acquis et qui n'ont fait que s'accroître pendant ces trente années.

Permettez qu'avant de conclure je fasse allusion à une déclaration du ministre de la Justice. Il a dit que les porteurs de polices se sont endormis sur leurs droits pendant trente ans et qu'ils sont demeurés dans cet état tout ce temps-là, et qu'ils auraient pu s'adresser aux tribunaux. Le même argument s'applique exactement aux actionnaires. Pendant trente ans les actionnaires ont permis l'application de la loi tandis qu'ils auraient pu s'adresser aux tribunaux ou au Parlement pour la faire modifier. Je ne crois pas qu'il soit juste de dire que les porteurs de polices s'en sont tenus à leurs droits durant cette période de temps.

Le fait que je suis un porteur de police de cette compagnie pour une somme de mille dollars seulement n'aura, je crois, aucune influence sur mon attitude à l'égard de ce bill, mais cela me permet de dire que d'après les onze années que je suis assuré à cette compagnie, je ne me souviens pas d'avoir reçu d'elle aucun rapport montrant que l'intérêt avait été supprimé avant que les profits n'aient été fixés. Il est raisonnable de croire qu'un grand nombre de porteurs de polices sont dans la même situation et même, s'ils ont pris la peine d'éplucher le rapport et de le comparer avec ce bill, un très petit nombre d'entre eux auraient soupçonné que leurs droits avaient été violés. Nous sommes ici pour protéger les droits tels qu'ils existent et non pour les protéger après qu'ils sont contestés.

Je veux adresser un appel aux membres de la Chambre qui jusqu'à ce moment ont pu se laisser induire à donner leur appui à ce bill sans en connaître la véritable signification. Je crois qu'il y a beaucoup de députés qui ont approuvé le bill au comité sans se rendre compte qu'il avait un effet rétroactif comme l'a franchement déclaré le ministre de la Justice. Aussi le vote donné au comité par ces honorables députés ne les oblige pas à donner appui à ce bill dans le comité général de la Chambre.

Que les honorables députés qui appuient ce bill pensent sérieusement à ce qu'ils seront capables de dire un jour quand des personnes s'adresseront à eux pour leur démontrer que par suite d'une mauvaise interprétation de la loi elles ont placé de l'argent et qu'elle désirent que le Parle-

ment la tire de la difficulté où elles sont tombées. Comment pourrons-nous refuser une réparation à ces personnes même au dépens des personnes innocentes si nous établissons un précédent qui, je le déclare, sera nuisible dans l'avenir ?

M. SAMUEL SHARPE : Je désire soulever une objection, relativement à l'insuffisance de l'avis donné aux porteurs de polices qui sont affectés pour cette législation. Je désire, monsieur le président, appeler votre attention sur la règle 90 du règlement de la Chambre :

Toute demande de bills privés, adressée au Parlement, de quelque nature qu'elle soit, doit être annoncée par un avis publié dans la "Gazette du Canada"; cet avis doit exposer clairement et distinctement la nature et le but de la demande.

Or en présence du texte de cette règle je désire attirer votre attention sur l'avis publié par les promoteurs du bill:

Avis est par les présentes donné qu'une demande sera adressée au Parlement du Canada à sa prochaine session pour obtenir une loi tions nécessaires relativement aux avis d'assurance Canada-Life, pour changer la date de l'assemblée annuelle et faire les modifications nécessaires realtivement aux avis d'assemblées à convoquer en conformité et disposant de toutes les autres modifications relatives à la date de telle assemblée.

Vous constaterez que c'est là un avis très régulier et qu'il ne traite pas réellement du but principal de cette loi. Ensuite il y a un très petit paragraphe dans l'annonce pour donner avis aux porteurs de polices qui seront affectés par la loi, et qui est ainsi conçu :

Définissant les dispositions relatives au partage des bénéfices.

Je soumets à votre autorité, monsieur le président que ce n'est pas là un avis suffisant pour les porteurs de polices qui seront affectés par cette loi et qu'il n'est pas conforme au règlement de la Chambre quant à l'exploitation de la nature et du but de la demande. Il y a encore une autre objection que je soulève et pour laquelle je demande votre décision.

M. l'ORATEUR SUPPLEANT: L'honorable député ferait mieux d'en appeler au règlement et de faire décider la question.

M. SAMUEL SHARPE: Dans ce cas, je demande une décision de votre part et je prétends que le comité devrait renvoyer le bill au comité des ordres permanents afin de rechercher si l'avis est insuffisant. Je ne crois pas qu'un seul député soit d'opinion que cet avis soit suffisant pour les 35,000 assurés, surtout si l'on songe à la législation à effet rétroactif qui est sans doute préjudiciable à leurs intérêts. L'avis ne dit pas si cette législation est conforme ou contraire aux intérêts des assurés; il est si vague qu'il n'indique aucunement le véritable sens de la législation. Il y est dit, plus loin:

Et augmentant la faculté de la compagnie de posséder des immeubles dans la province d'Ontario, et pour d'autres fins.

On voudra bien remarquer que le point le plus important de tout le bill y est énoncé de la façon la plus innocente et y est inséré entre deux autres sujets d'importance secondaire. Les assurés n'ont pas reçu l'avis qu'ils devaient recevoir au sujet de cette importante législation à effet rétroactif, préjudiciable à leurs intérêts, qui sera présentée au Parlement. Monsieur le président, je vous demande si vous jugez cet avis conforme aux ordres et aux règles de la Chambre.

M. l'ORATEUR SUPPLEANT: Ce que vient de dire l'honorable député serait peut-être de nature à nous faire discontinuer l'étude de ce bill, mais le comité a ordre d'étudier ledit bill, et je ne pense pas que l'objection soulevée ait sa raison d'être. Elle aurait dû être traitée soit devant le comité spécial permanent qui a précédé le comité actuel, ou devant la Chambre elle-même. Je ne pense pas que cette question doive être soumise à la Chambre siégeant maintenant en comité général.

M. SAMUEL SHARPE: Une autre objection que je désire soulever à l'encontre de l'étude du bill pour le moment, c'est que le comité des banques et du commerce a présenté un amendement non prévu dans l'avis donné au public. Je veux parler de l'article 4 où le comité a changé la dénomination des actions. Cela intéresse l'existence même de la compagnie, parce qu'on lui donne le pouvoir de diviser des actions de $400 en des actions de $100. En d'autres termes, on accorde à l'actionnaire quatre votes au lieu d'un seul auquel il avait droit auparavant. Je dis que les assurés et les actionnaires devraient être entendus au sujet de cette proposition d'amendement, avant qu'elle soit soumise à la considération de la Chambre. L'article 4 se lit ainsi:

4. Les actions représentant le capital de ladite compagnie qui sont à présent de cent livres (monnaie courante du Canada) ou de $400 chacune seront ci-après divisées en actions de $100 chacune, et dès lors, chaque assuré aura droit d'être et sera censé être porteur de quatre actions de $100 chacune pour chaque action détenue par lui, et les livres et les registres où seront inscrites les actions de ladite compagnie seront modifiés de façon à répondre aux exigences de la présente loi.

A l'appui de mon objection, je citerai Bourinot, 3me édition, page 679.

M. NESBITT: Monsieur le président, comme vous avez rendu votre décision, je désirerais savoir si l'honorable député la respecte.

M. l'ORATEUR SUPPLEANT: Oui. La question qu'il avait soulevée tout d'abord ayant été réglée, l'honorable député en soulève maintenant une autre.

M. SAMUEL SHARPE: Je cite Bourinot, 3me édition, page 679.

Le comité auquel un bill d'intérêt privé peut être renvoyé par la Chambre doit appeler spécialement l'attention de la Chambre sur toute disposition de ce bill qui ne paraît pas avoir été prévue dans l'avis y relatif tel qu'il en a été fait rapport par le comité des ordres permanents.

Si le comité manque de faire ainsi rapport et qu'un député soit d'opinion que certaines dispositions d'un bill n'ont pas été prévues dans l'avis y relatif, ce député peut en appeler au règlement et c'est à l'Orateur de décider. En pareil cas, il est plus régulier d'épuiser la liste des sujets à être soumis à la Chambre siégeant en comité général, puis de renvoyer le bill au comité des ordres permanents.

Le comité procédant à l'étude d'un bill n'a pas droit d'y faire d'amendements pouvant comporter une infraction aux ordres permanents ou affecter les intrêts des parties concernées, sans qu'il ait été donné à ces dernières un avis en bonne et due forme.

Ces propositions d'amendement n'ayant pas été mentionnées dans l'avis donné au public, je conclus que nous ne pouvons procéder à l'étude de ce bill.

Je vous prie, monsieur le président, de décider l'objection.

M. A. H. CLARKE: Avant que vous rendiez votre décision, monsieur le président, je tiens à dire que l'objection qui vient d'être faite n'est aucunement fondée sur l'article 2 qui est actuellement en délibération devant le comité. Quand nous en viendrons à l'article 3, auquel l'objection a trait, alors ce sera le temps de la discuter.

M. SAMUEL SHARPE: Je signalerai aussi à votre attention, monsieur le président, l'extrait suivant des journaux de la Chambre des communes à la date du 28 mars 1870, volume 3, page 116:

L'ordre du jour ayant été lu pour la 2e délibération du projet de loi tendant à modifier les actes conférant la personnalité civile à la compagnie de chemin de fer Great Western;

L'honorable M. Carling propose, avec l'appui de M. Shanly, et la question est mise aux voix, que le projet de loi maintenant lu une 2e fois;

Et sur objection de la part de M. Cameron, représentant de la circonscription du sud du comté de Huron, à l'effet que certaines modifications faites audit projet de loi par le comité spécial permanent des chemins de fer, canaux et lignes télégraphiques n'étaient pas visés dans l'avis donné en conformité du règlement de la Chambre, ni dans la pétition demandant l'adoption dudit projet de loi;

M. l'Orateur décide que le projet de loi doit être renvoyé au comité spécial des ordres permanents en vue de savoir si les pouvoirs conférés vont au delà de ce qui est couvert par l'avis, ou s'y trouvent essentiellement compris.

M. E. W. NESBITT.

Sur motion de l'honorable M. Carling, avec l'appui de M. Shanly,

Il est ordonné que ledit ordre soit rayé du feuilleton et le projet de loi renvoyé devant le comité spécial permanent des ordres permanents.

C'est là un cas absolument analogue, dans lequel le comité des chemins de fer et des canaux a fait au projet de loi un amendement qui n'est pas couvert par le texte de l'avis. Cet amendement, qui réduit le titre des actions de $400 à $100, touche au fond même de la constitution de la compagnie et modifie la part d'influence afférente aux divers actionnaires dans la gestion des affaires de la compagnie. Je soumets donc que la délibération du présent projet de loi devrait être suspendue jusqu'à ce que l'avis de cet amendement ait été publié, afin que les parties intéressées sachent qu'on se propose de porter atteinte dans cette mesure à leurs droits acquis.

M. l'ORATEUR SUPPLEANT: Il ne me semble pas que cet appel au règlement soit bien fondé. L'objection n'est pas de nature à engager notre comité à interrompre l'examen du projet de loi et réellement, notre règlement n'est pas en cause. Les paroles citées par l'honorable député sont les suivantes:

La procédure à suivre, en pareil cas, c'est qu'il est plus régulier de rayer du feuilleton l'ordre pour examen en comité général, et ensuite de renvoyer le projet de loi devant le comité des ordres permanents.

Comme le projet de loi a été renvoyé devant notre comité pour examen, je ne vois pas que l'appel fait au règlement par l'honorable député puisse être maintenu.

M. S. SHARPE: Décidez-vous, monsieur le président, que je suis fondé à faire cette motion?

M. l'ORATEUR SUPPLEANT: L'honorable député est à même de proposer que le comité lève sa séance pour rendre compte de l'état de la question, et alors, la Chambre se trouvera de nouveau saisie de l'affaire.

M. S. SHARPE: Je propose que le comité lève sa séance pour rendre compte de l'état de la question, que l'ordre soit rayé du feuilleton, et le projet de loi renvoyé devant le comité des ordres permanents.

M. l'ORATEUR SUPPLEANT: A mon avis, notre comité ne saurait accepter une telle motion. L'honorable député peut bien proposer que le comité lève sa séance, pour faire rapport de l'état de la question et demande à siéger de nouveau, ou que le président quitte le fauteuil. Je serais heureux d'avoir le bénéfice d'autres opinions sur ce point, mais pour le moment je ne suis pas bien sûr que notre comité ait le droit de rayer du feuilleton un projet de loi ou de le renvoyer à un autre comité.

M. R. L. BORDEN: Cette opinion me paraît bien fondée. Un ordre pour l'examen d'un projet de loi ne peut être rayé du feuilleton que par la Chambre, le président étant au fauteuil. La seule solution qui s'offre à l'honorable député c'est de proposer que le comité lève sa séance pour faire rapport de l'état de la question Alors, si la Chambre le juge à propos, le projet de loi pourra être renvoyé devant le comité des ordres permanents, en vue d'en obtenir un nouveau rapport quant à la suffisance de l'avis. Je ferai observer au premier ministre que dans le cas actuel, l'avis est extrêmement maigre et ne paraît pas couvrir ce que l'on désirait obtenir. Le seul passage de l'avis qu'avec la meilleure volonté du monde on puisse interpréter comme couvrant cette modification, est le suivant:

Définissant la disposition relative au partage des bénéfices.

Si l'avis avait voulu annoncer quelle était l'intention évidente des auteurs du présent projet de loi, il y aurait été spécifié qu'on se proposait d'édicter dans le projet de loi que les 90 p. 100 et les 10 p. 100 des bénéfices mentionnés dans l'acte de 1879 ne comprendraient aucunement les bénéfices provenant du placement des fonds de la compagnie. Dans ces conditions, les porteurs de polices dans toutes les parties du Canada auraient su à quoi s'en tenir. Il ne se trouve pas en cette Chambre, j'imagine, un seul honorable député qui se figure que l'avis publié dans la "Gazette du Canada" mette le moindrement le porteur de police au fait des intentions réelles des auteurs du projet de loi. Effectivement, nous savons tous qu'il n'a été donné aucun tel avis aux assurés de la compagnie Canada Life. Comme résultat, le projet de loi a été passé par le comité des banques et du commerce, véritablement ex-parte, sans que les intéressés aient été mis à même de se faire entendre, sans qu'il leur ait été donné le moindre avis de se présenter ici pour défendre leurs droits. Cette seule raison suffirait pour légitimer le renvoi du présent bill.

Sir WILFRID LAURIER: Si j'ai bien compris, l'honorable député d'Ontario-nord (M. Sharpe) a soulevé deux objections. La première est qu'il n'a pas été donné un avis suffisant pour permettre aux assurés ainsi qu'aux actionnaires de se rendre compte de la teneur du projet de loi. Cette objection a été, je crois, renvoyée par M. le président du comité. La seconde objection faite par l'honorable député c'est qu'il a été incorporé dans le projet de loi un article modifiant le titre des actions, autorisant la substitution d'actions du titre de $100 à des actions du titre de $400. Cette objection me paraît valoir la peine qu'on s'y arrête. Mais comme l'article 2 est celui actuellement en délibération, je lui soumets l'opportunité d'adopter cet article, et quand nous en viendrons à l'article 4, l'honorable député sera libre de soulever son objection et nous en ferons alors l'examen le plus consciencieux possible. L'objection soulevée par l'honorable chef de la gauche quant à l'insuffisance de l'avis, ne manque pas non plus de force. Elle a déjà été décidée par le comité des ordres permanents, par le comité des banques et du commerce, et par le président de notre comité; il n'est pas trop tard pour la discuter de nouveau. Mais je soumets qu'il est préférable de ne pas interrompre la délibération du présent bill et d'attendre pour soulever l'objection, si on le juge à propos, que M. l'Orateur soit au fauteuil.

M. R. L. BORDEN: Notre président a décidé très à propos à mon sens, que ce n'est aucunement là en réalité un appel au règlement. Même s'il était prouvé qu'il n'a été donné aucun avis, il ne pourrait le maintenir comme appel au règlement, non plus que l'objection fondée sur l'insuffisance du délai fixé dans l'avis. J'approuve entièrement votre décision, monsieur le président; mais cela ne dégage pas notre comité de l'obligation de faire son devoir. Cela ne dispense pas notre comité de l'obligation de dire si, oui ou non, les 35,000 assurés de la Canada Life ont droit d'exiger un avis plus régulier du dépôt du présent projet de loi que celui inscrit dans la "Gazette du Canada". Un jour ou l'autre, il faudra que notre comité rende une décision à cet égard, et cette question se présente tout autant à l'occasion du présent article qu'à l'occasion de l'article 4. Je réitère mon assertion que l'avis n'est pas tel que le prescrit notre règlement.

M. TURRIFF: En ma qualité d'assuré, je me permettrai de dire que je n'ai nullement été renseigné quant à ce projet de loi. On m'informe maintenant qu'avis en a été publié dans la "Gazette de Montréal", le "News" de Toronto, le "Monetary Times" et quelques autres publications financières. Je me crois aussi bien situé que la plupart des 35,000 assurés de la dite compagnie pour recevoir l'avis; et je n'hésite pas à dire que s'il m'était parvenu, je n'aurais pas été mis en mesure en conséquence de pronostiquer une mesure de la teneur de celle actuellement en délibération. Il me paraît donc que l'objection est très fondée et que le présent bill devrait être renvoyé pour insuffisance d'avis. Ne perdons pas de vue ces 35,000 assurés dont l'argent est en jeu ; ne perdons pas de vue qu'on veut donner à cette législation un effet rétroactif; et qu'elle abroge dans une certaine mesure les droits que ces porteurs de police possèdent ou pensent posséder. A mon avis, si le comité de la banque et du commerce avait eu le bénéfice de l'opinion du ministre de la Justice, il n'aurait jamais adopté ce projet de loi. Vu l'insuffisance de l'avis, il devrait être renvoyé,

afin de mettre les assurés à même de se présenter devant le comité de la banque et du commerce pour y exposer leurs vues.

M. A. H. CLARKE: J'espère que l'honorable membre ne s'aventurera pas à faire sur les tréteaux publics de sa circonscription, lors de la prochaine élection, un aveu d'incapacité aussi complet que celui qu'il vient de faire devant nous.

M. TURRIFF: Je courrai ma chance.

M. A. H. CLARKE: Il prétend n'avoir eu à peu près jusqu'au dernier instant aucune connaissance de la teneur du présent projet de loi. Or, la première lecture du bill a eu lieu le 11 février 1909, et voilà plus d'un mois qu'il est en liasse sur son pupitre. Tout ce temps, il a eu devant lui le texte de l'article que nous discutons. Il est donc un peu surprenant de l'entendre déclarer qu'il n'en a pas connu la teneur jusqu'ici.

Un honorable DEPUTE: Ce n'est pas ce qu'il a dit.

M. A. H. CLARKE: Je ne sache pas que le règlement de la Chambre exige d'inclure dans l'avis toutes les dispositions d'un projet de loi. L'avis a pour objet de signaler le dépôt d'un projet de loi sur un sujet donné, et je soumets que l'avis en question donne tout autant de renseignements qu'il en est jamais donné. Il est sûrement fourni autant de renseignements quant au partage des bénéfices qu'à l'égard du changement de date et de l'acquisition d'immeubles additionnels. Nous avons ici un fonctionnaire dont c'est le devoir de s'occuper de ces questions. L'article 95 du règlement est très clair:

Il y a un examinateur des pétitions en obtention de bills privés.

Les pétitions en obtention de bills privés reçues par la Chambre sont examinées par l'examinateur, qui fait dans chaque cas un rapport à la Chambre sur la mesure dans laquelle les règles relatives à l'avis ont été observées; et chaque fois que l'examinateur rapporte que l'avis a été insuffisant ou autrement défectueux, la pétition est examinée par le comité des ordres permanents (sans qu'elle lui ait été spécialement renvoyée), et ce dernier fera un rapport à la Chambre, lui recommandant quoi faire à l'égard de l'insuffisance ou des autres défauts de l'avis.

Tout s'est fait régulièrement. La pétition a été envoyée à l'examinateur qui s'est s'est assuré que les règles relatives à l'avis avaient été observées. Je suppose que si l'avis avait été publié dans le "Globe" au lieu du "News" de Toronto, mon honorable ami l'aurait vu, mais il aurait échappé à d'autres tout aussi intéressés, qui lisent le "News" et non le "Globe". L'examinateur est un fonctionnaire de grande expérience. Il remplit ces fonctions depuis nombre d'années. Il a examiné l'avis et a fait rapport qu'il était en tous points conforme aux règles; la question lui ayant été soumise de nouveau, il persiste à dire que l'avis est suffisant.

M. MAGRATH: A titre d'assuré dans cette compagnie, je regrette infiniment que cette affaire soit discutée ici. Ce débat ne fera aucun bien à la compagnie. Certaines personnes, après s'être enrichies, sont portées à devenir agressives. On montre trop d'empressement à propos de ce bill et je n'aime pas les moyens quo'n emploie pour le faire adopter. Deux classes de valeurs sont en jeu dans cette affaire, celles que détiennent les actionnaires et celles des assurés. Les premières représentent $1,000,000, et les secondes $25,000,000. Je ne dis pas que le bill est bon ou mauvais. A titre d'assuré, je ne veux pas que mes héritiers retirent un seul dollar appartenant aux actionnaires, mais je ne veux pas non plus que les actionnaires privent mes héritiers d'un seul dollar. Comme porteur de police et même comme simple citoyen doué d'une intelligence ordinaire, je dois avoir quelque chose à dire dans une question affectant mes droits; or, la compagnie ne m'a jamais informé de ce qu'elle entend faire. Puisque c'est une institution d'affaires, elle aurait dû avertir tous ceux avec lesquels elle fait des affaires, et pour lesquels elle agit comme fidéi-commis.

D'autres compagnies s'adressent à ce Parlement; elles ont aussi des actionnaires et des porteurs d'obligations et il me semble que c'est une règle invariable sur laquelle le Parlement insiste toujours, qu'il faut le consentement d'une certaine proportion des porteurs d'obligations avant de faire voter une loi affectant leurs droits.

Je ne demande pas qu'on en fasse autant dans le cas présent, mais nous devons exiger que les intérssés soient avertis. Pour ma part, je tiens à ce que dans le projet de loi sur les assurances, actuellement devant la Chambre, on inserre une disposition obligeant les compagnies désirant faire voter des lois affectant les intérêts des assurés, à donner à chacun d'eux un avis de deux ou trois mois pour qu'ils soient en état de se protéger.

Je répète que je ne me prononce pas sur la valeur de ce bill; je ne sais pas s'il est bon ou mauvais, mais je sais que ceux dont les intérêts sont en jeu pour des sommes considérables, n'ont pas été avertis. Ce n'est pas une excuse suffisante de dire qu'un avis a été publié dans les journaux. D'autres compagnies qui s'adressent au Parlement donnent aussi des avis dans les journaux mais la Chambre exige invariablement que les actionnaires obtiennent le consentement des porteurs d'obligations, avant d'adopter des bills de cette nature. Je considère que ce n'est pas juste. Les promoteurs du présent bill devraient être renvoyés chez eux avec le conseil de permettre aux assurés d'étudier la question.

Il est vrai que M. Laidlaw a fait distribuer des imprimés sur la question, mais M. Laidlaw n'est pas mon représentant; je ne l'ai jamais autorisé à venir se plaindre à la Chambre en mon nom. Je n'ai pas été consulté comme assuré. Je dis que nous aurions tort d'adopter ce projet de loi, dans les circonstances.

M. NORTHRUP: La motion que nous discutons en ce moment demande que le comité lève la séance et fasse rapport de ses délibérations. Tous admettront avec moi que nous sommes dans une situation tout à fait exceptionnelle. L'importance de ce projet de loi et la gravité des intérêts en jeu sont tels qu'il serait infiniment regrettable que les membres de cette Chambre n'abordassent pas la discussion de cette situation exceptionnelle avec calme et impartialité et avec le désir sincère de rendre justice et de maintenir la dignité de cette Chambre.

Je considère, monsieur le président, qu'il ne peut y avoir le moindre doute sur la justice de votre décision. L'objection qu'on a soulevée relativement à l'insuffisance de l'avis est, à mon sens, une objection bien fondée, mais vous avez eu raison de dire qu'elle n'a pas été soulevée en temps opportun, et c'est pourquoi nous nous trouvons dans une situation aussi anormale.

Voici qu'on soulève une sérieuse objection et il ne nous est pas permis d'en discuter le mérite. Mais il y a encore autre chose que je puis me permettre de mentionner en discutant la motion dont la Chambre est saisie: il y a quelques jours ce bill est venu en discussion et la Chambre a jugé qu'il était si important d'obtenir l'opinion du ministre de la Justice, qu'elle décida à l'unanimité de réserver le bill jusqu'à ce que le ministre de la Justice nous ait fait connaître son opinion.

Tout le monde admet que le bill doit avoir un effet rétroactif. Cependant, celui qui a défendu le bill devant le comité, a prétendu—c'est ce qu'on m'a rapporté, car je ne suis pas membre de ce comité—qu'il n'y avait rien de rétroactif dans le projet; mais vu, disait-il, qu'il est possible que le texte de la loi de 1879 soit susceptible d'une interprétation différente de celle que la Chambre a voulu lui donner, il est désirable d'adopter ce bill pour prévenir toute autre interprétation que la véritable.

Mais après l'opinion exprimée par le ministre de la Justice il est évident que si cette disposition est votée, elle aura un effet rétroactif. S'il en est ainsi et si ceux qui ont défendu le bill devant le comité ont répudié toute intention de rétroactivité et ont invoqué une toute autre raison, ce ne serait pas manquer d'égard envers le comité que de lui renvoyer le bill avec prière de l'étudier de nouveau, à la lumière de l'opinion de l'honorable ministre de la Justice qui a été connue pour la première fois aujourd'hui.

Quant à la question du mot "profits" qui se trouve dans l'avis publié dans la "Gazette officielle", je considère que cet avis n'en est pas un, car ce mot "profits" avec l'acception qu'on lui donne dans cet avis, est un mot nouveau fabriqué pour la circonstance. Je ne connais pas dans la langue anglaise un seul exemple où le mot est employé dans le sens qu'on lui donne dans cet article 2.

Si quelqu'un possédant une connaissance moyenne de la langue anglaise rencontre le mot "profits" dans un avis de projet de loi, il l'interprète naturellement dans le sens que comporte ordinairement ce mot, dans le sens que lui donne tout dictionnaire qu'il pourrait consulter.

C'est un mot très commun. Nous avons des banques, des compagnies de prêts, d'autres compagnies d'assurances qui se servent du mot "profits." Il ne doit pas être difficile d'en découvrir la signification et les actionnaires d'une banque, de la banque de Montréal, par exemple, seraient très surpris d'apprendre que les "profits" de la banque ne consistent qu'en une très faible somme, déduction faite de l'intérêt sur le capital, et je suppose, aussi sur le fonds de réserve, puisque ce fonds fait, en réalité partie du capital. L'idée en est tellement hors de l'ordinaire qu'on ne peut expliquer sa présence dans l'avis qu'en supposant que l'individu et la compagnie sont devenus, pour ainsi dire, synonymes, et que celui qui a rédigé l'avis a omis de faire la distinction entre les deux. Mais en droit, les deux choses sont bien différentes, bien que les promoteurs de ce bill puissent l'ignorer. C'est la compagnie qui réalise des "profits" et il n'est pas raisonnable de parler de la compagnie comme réalisant des profits en dehors de son capital. L'argent est celui de la compagnie et non celui des actionnaires. Quand l'actionnaire verra le prix de ses actions, cet argent devient l'argent de la compagnie. Cette dernière entreprend des opérations avec cet argent, elle emploie des agents, etc.; elle réalise certains profits, y compris l'intérêt sur l'argent versé qui est celui de la compagnie et non l'argent du sénateur Cox ou de qui que ce soit.

Vu les circonstances particulières de cette affaire, vu que l'honorable député d'Ontario-nord (M. Sharpe) a expliqué qu'il existe de forts doutes sur la validité de l'avis et vu que l'honorable ministre de la Justice a exprimé une opinion que le comité ne connaissait pas avant aujourd'hui, je considère de la plus haute importance de profiter de toutes les occasions d'étudier la question très attentivement. C'est pour-

quoi j'appuie avec plaisir la motion demandant que la séance du comité soit levée et que le comité fasse rapport de l'état de ses délibérations, avec l'espoir que lorsque le bill reviendra devant la Chambre il sera renvoyé devant le comité pour que justice soit rendue à toutes les parties.

M. R. L. BORDEN: Je désire appeler l'attention de l'honorable ministre (sir Wilfrid Laurier) sur le texte même de cette partie de l'avis " définir les dispositions relatives au partage des profits ". J'irai plus loin que je ne l'ai fait la première fois que j'ai discuté ce point et je dirai que cette phrase me paraît avoir été rédigée avec beaucoup de précautions, pour marquer la portée réelle du bill que l'on se proposait de soumettre au Parlement. Il aurait été très facile de donner en peu de mots un avis approprié. Supposons que celui qui a redigé cet avis ait dit " décrétant que les porteurs de polices n'aient pas droit aux profits provenant de l'intérêt sur le capital versé". Cet avis, dans sa concision, aurait parfaitement renseigné tous les porteurs de police du pays. Ils auraient compris ce que l'on voulait obtenir au moyen de ce projet de loi. Mais au lieu de cela, on insère dans l'avis une phrase vague disant " définir les dispositions relatives au partage des profits ", et je dis que nous sommes en droit d'en conclure qu'on ne désirait pas renseigner utilement les porteurs de police, et qu'on voulait par ce moyen, les empêcher de s'entendre pour combattre le bill.

Je ne discute pas, en ce moment, les mérites du bill, mais je maintiens qu'il faut donner un avis suffisant aux intéressés.

Il est un autre motif pour qu'en un cas comme celui-ci, l'avis de cette nature soit vraiment explicite; ce motif, on y a peut-être fait allusion, mais sans y insister Dans les conditions où elles font affaires en ce pays et en tous les pays de langue anglaise, les compagnies d'assurance sur la vie, actionnaires et directeurs, jouent le rôle de mandataires des porteurs de polices. Elles sont dépositaires de fonds énormes qu'elles sont tenues de gérer comme s'il s'agissait de fidéicommis. Si ce genre d'affaires leur donne droit à certain profit, elles sont tenues, d'autre part, de rendre justice à ceux qui ont assuré leur vie et recouru à ce genre d'affaires pour pourvoir à l'avenir de leur famille.

Quand les directeurs d'une compagnie de ce genre viennent demander au parlement du Canada de modifier les conditions existantes eux et ceux dont ils sont les mandataires—car le projet de loi ne tend pas à autre chose—je dis qu'il faut leur faire respecter de la façon la plus rigoureuse les règles de la Chambre, que chaque comité de la Chambre doit veiller à ce que les avis donnés par ceux qui détiennent ainsi des fonds par fidéicommis ne puissent laisser subsister le moindre malentendu. Voilà ma proposition que je juge raisonnable, une proposition qui devrait être bien accueillie de toutes parts et que je prie le premier ministre de vouloir bien agréer.

Le cas actuel est bien différent des projets de loi dont la Chambre est ordinairement saisie. En effet, les directeurs de la Canada Life viennent, tant en leur qualité d'actionnaires intéressés qu'en celle de mandataires de 35,000 porteurs de polices, demander au Parlement de modifier à leur avantage et au détriment de ces 35,000 porteurs de polices les dispositions d'une loi établie depuis 30 ans; et il me semble que sans même discuter les articles du projet de loi, nous avons fortement raison d'exiger que la signification de cette intention soit faite en termes aussi clairs que possible.

M. LENNOX : Monsieur le président, je ne me sens pas disposé à critiquer votre décision. Vous avez peut-être eu raison de dire que vous ne pouviez vous occuper du premier point soulevé par l'honorable député d'Ontario-nord à titre d'objection relative à une formalité. Vous avez probablement eu raison d'en dire autant du second, mais je n'étais pas ici. Toutefois, ceci impose aux membres du comité le devoir de décider si, étant données les circonstances que révèle l'avis en question, nous devons légiférer contre les intérêts des porteurs de polices.

Il me paraît évident que l'avis n'était pas susceptible de mettre les assurés au fait de la portée du projet de loi. La lecture de cet avis ne pouvait laisser supposer à personne que nous allions voter une loi à effet rétroactif portant atteinte aux droits des porteurs de polices; et si le règlement ne vous permet pas, monsieur le président, de frapper cet avis de nullité, ce même avis n'en constitue pas moins le fond du débat actuel, et il n'en est pas moins du devoir des membres du comité, et plus particulièrement du leader de la Chambre ainsi que du ministre des Finances, dont l'opinion doit nous servir de guide en pareille matière, de veiller à ce que le projet de loi en reste là jusqu'à ce qu'il soit bien démontré que l'on n'a rien négligé pour faire savoir aux porteurs de polices qu'on portait atteinte à leurs droits.

Je ne suis pas en mesure de dire en ce moment dans quel sens il faudra définitivement légiférer en la matière. Bien que fortement prévenu contre le projet de loi qui nous est soumis, je veux bien étudier la question de savoir s'il y aurait lieu de l'adopter en définitive; mais tant qu'on n'aura pas fourni aux porteurs de polices toute occasion suffisante de se mettre au fait des demandes de la compagnie, je suis fermement convaincu qu'il est de notre devoir, en tant que membres du Parlement,

de ne pas adopter ce projet de loi ni même d'en pousser plus loin l'étude.

L'hon. M. FOSTER: Je n'ai qu'un mot à ajouter sur ce point: c'est que pour l'instant, tout dépend presque entièrement de la question de l'avis. Cet avis, je n'en ai rien su jusqu'au moment où, l'autre jour, l'honorable député d'Ontario-nord en a donné lecture; je n'en avais fait aucun cas particulier. Je savais suffisamment à quoi m'en tenir quant à l'usage suivi par cette compagnie et d'autres compagnies d'assurance en ce qui concerne la répartition de leurs bénéfices entre les actionnaires et les porteurs de polices. A cet égard, le projet de loi ne me paraissait guère répréhensible.

Je ne me serais pas élevé fortement contre ce projet de loi s'il avait toujours été d'usage de partager les profits après en avoir déduit une réserve à titre de rémunération des actionnaires, cette coutume avait reçu l'assentiment des deux parties et avait été consacrée par un usage de vingt années; si cette règle avait été suivie par les autres grandes compagnies d'assurance, si on avait commis une erreur au début, et si c'eût été bien cela que l'on voulait obtenir en 1879. Mais il est une chose que j'aurais voulu savoir et au sujet de laquelle je n'ai obtenu que fort peu de renseignements au comité des banques et du commerce, je veux parler de l'opinion de l'autre partie à l'arrangement de 1879, car cette partie n'était pas représentée.

L'autre jour, quand j'ai pris connaissance de l'avis, quand j'ai appris que la loi et la pratique parlementaire exigent un avis complet et explicite, la question fût-elle importante ou non—bien que j'admette que la nécessité de l'avis augmente en proportion des intérêts en jeu—j'ai compris que cet avis, si j'eusse été un des assurés de cette compagnie, ne m'aurait pas fourni le moindre renseignement sur ce que l'on se proposait de faire; l'endroit où on l'a publié ne le met pas en évidence. Que demande-t-on de plus par ce bill? D'abord, on changera la date de l'assemblée annuelle, et avis sera donné de ce changement. Un autre article mentionne une disposition relative au partage des profits. Un troisième article étend les pouvoirs de la compagnie pour l'autoriser à posséder des immeubles et pour d'autres fins. Je ne sais en quoi consisterait un avis suffisant, mais les mots "et pour d'autres fins" n'auraient aucun sens pour moi, si j'étais un assuré de la compagnie; à mon sens, cela ne constitue pas un avis suffisant de l'assemblée.

Quoi qu'il en soit, je ne m'occuperai que de l'article 2 qui définit les dispositions relatives au partage des profits. Tous ceux d'entre nous qui ont assisté aux séances du comité des banques et du commerce, de même que tous ceux qui assistent au présent débat, savent que le grand point que les promoteurs du projet de loi avaient en vue en s'adressant au Parlement, c'était de modifier le mode de partage des profits. L'essentiel n'était pas de changer la date de l'assemblée annuelle; ce qu'ils désiraient par-dessus tout n'était pas de réglementer la forme de l'avis des assemblées; le point important n'était pas d'étendre les pouvoirs de la compagnie pour l'autoriser à posséder des biens-fonds dans l'Ontario; la grande affaire, c'était de modifier le mode de partage des bénéfices. Je tiens à donner lecture de cet avis pour que la premier ministre en saisisse bien la portée:

Avis est par le présent donné que demande sera faite au parlement du Canada, à sa prochaine session, de voter une loi modifiant les lois relatives à la compagnie d'assurance Canada-Life, en changeant la date de l'assemblée annuelle, en apportant les modifications nécessaires quant aux avis de convocation des assemblées futures et en autorisant d'autres changements quant à la date de ces assemblées, définissant les dispositions à prendre quant au partage des profits, étendant les pouvoirs de la compagnie de posséder des biens immobiliers dans Ontario, et autres fins.

Le membre de phrase relatif au partage des profits n'occupe pas la place principale; il est adroitement intercalé entre deux autres demandes, l'une relative à la date des assemblées et l'autre ayant trait au pouvoir de posséder des biens-fonds. Cette demande n'occupe pas dans l'avis la place importante qu'elle occupe incontestablement dans le projet de loi. Supposons que j'eusse lu ces mots: " définissant les dispositions relatives au partage des profits", qu'en aurais-je pensé ? J'aurais tout simplement compris ceci: voici une compagnie qui compte porteurs de polices et actionnaires; elle a besoin d'une certaine somme pour faire ses opérations, une autre somme est mise à part à titre de réserve, et le reste constitue les profits. La compagnie désire faire définir le mode de partage de ces profits. Entre qui ce partage se fera-t-il? Entre la compagnie et ceux qui ont des intérêts. C'est tout ce que j'aurais compris à la lecture de cet avis; je n'aurais pas supposé autre chose. Mais quand on passe à la lecture du bill, que voit-on? Il ne s'agit plus de définir le mode de partage des profits, mais de faire, après que les profits ont été réalisés, une distinction entre les divers éléments qui composent la compagnie, quant à la part que chacun de ces éléments devra recevoir. Là est toute la loi.

Si l'avis portait: "définissant les dispositions relatives au partage des profits entre l'assuré et l'actionnaire", j'aurais compris, si j'eusse été un assuré, qu'il y avait dans cette disposition certaines choses au sujet desquelles j'aurais voulu être mieux renseigné, et je me serais dit: Je prendrai les moyens de savoir ce qui en est.

L'avis est tout à fait insuffisant pour faire saisir la portée du bill, et pour moi comme

pour quiconque le lirait, il comporterait uniquement qu'après les opérations de l'année, on soldera les dépenses, on portera une certaine somme au fonds de réserve et qu'il sera proposé un plan relativement à la répartition de ce qui restera des profits entre la compagnie et ceux qui ont des intérêts spéciaux ou individuels dans la compagnie.

Il faut faire montre de prudence dans l'adoption de lois de cette nature; il faut veiller tout particulièrement à ce que l'esprit et la lettre de la loi ainsi que les règlements de la Chambre soient rigoureusement observés, et à ce qu'il soit donné un avis suffisant. Je considère que dans le cas actuel l'avis n'est pas suffisant et que le bill devrait être renvoyé devant le comité pour y être examiné de nouveau.

Je le déclare encore une fois, je ne partage pas du tout l'opinion émise par l'honorable ministre de la Justice que je dois avoir la conscience en paix, que ma responsabilité de membre de la Chambre est à l'abri parce qu'il a plu à un comité quelconque d'aviser la Chambre en un certain sens.

Même si j'étais membre d'un comité qui fait rapport à la Chambre, j'aurais parfaitement droit—et mon devoir ne serait pas rempli si je n'exerçais ce droit—de protester devant la Chambre au lieu de dégager ma responsabilité en disant que tout ce qui devait être fait a été fait et qu'il n'y a pas à s'insurger contre une décision de la majorité d'un comité. Je proteste contre une pareille doctrine et refuse absolument de m'y soumettre. C'est notre droit, c'est notre devoir de discuter le rapport d'un comité quelconque et de nous considérer comme parfaitement libres de le combattre.

L'hon. M. AYLESWORTH: Autant que j'ai pu comprendre les remarques de l'honorable député qui vient de reprendre sa place, j'ai dit au sujet de ce comité exactement le contraire de ce qu'il prétend. J'ai expliqué que j'étais disposé à m'en rapporter à la constatation faite par le comité, comme je le présume, qu'une inexactitude ou une erreur s'est glissée dans la loi de 1879.

L'hon. M. FIELDING: C'est une règle bien connue que quand un député, pour une raison quelconque, n'a pu faire d'examen minutieux d'un bill d'intérêt privé, il accepte la décision du comité, non pas nécessairement comme un jugement définitif, mais parce que ce comité a fait le travail que lui n'a peut-être pas pu faire. Je n'ai pas le moindre doute que ce n'est que dans ce sens qu'un membre quelconque de la Chambre voudrait invoquer la doctrine que la décision d'un comité doit être acceptée. Je n'hésite aucunement à dire que si un député veut se donner la peine d'étudier un bill et de se livrer à toutes les recherches nécessaires, il n'est aucunement lié par la décision du comité.

M. G. E. FOSTER.

Mais pour la plupart de ces bills d'intérêt privé, il arrive que les députés, faute de dispositions pour le sujet ou par manque de loisir, n'assistent pas aux séances du comité et n'entrent pas dans les détails.

Dans ces cas, il est de règle que la Chambre accepte la décision du comité, et je suis convaincu qu'en général c'est une coutume qui donne de bons résultats.

J'avoue que la question de l'insuffisance de l'avis est une objection d'une certaine valeur en une affaire aussi grave qui touche aux intérêts d'une grande institution financière et à ceux d'un grand nombre d'actionnaires et de porteurs de polices, et nous avons tout à gagner en procédant avec lenteur et prudence. Il ne doit pas être dit que cette Chambre est disposée à voter une loi de cette nature si elle n'est pas susceptible de défier l'examen et la critique comme toute autre loi rendue par le Parlement. C'est pourquoi je conseille à l'honorable député qui a accepté d'être le parrain du projet de loi de ne pas insister pour qu'on le mette en discussion aujourd'hui, mais de permettre que le comité fasse rapport de l'état de ses délibérations en vue de renvoyer le bill au comité des ordres permanents, où la question de l'insuffisance de l'avis pourra être étudiée plus à fond.

Puisqu'il s'agit d'un bill d'intérêt privé qui n'implique aucune déclaration de principe de la part du Gouvernement, on me permettra de dire que personnellement j'incline à croire que ce projet de loi me paraît acceptable, qu'il est favorable à un très grand nombre d'intéressés. Je n'ai pris aucune part à la discussion devant le comité des Banques et du Commerce, mais j'ai suivi le débat très attentivement. J'ai été particulièrement frappé du puissant discours prononcé en faveur du bill par l'honorable député d'Hamilton-est (M. Barker), qui, parfaitement documenté et possédant à fond l'histoire de cette compagnie, a fait une revue de toute la question et trouvé de forts arguments en faveur de l'adoption du bill, arguments qui l'avaient convaincu comme ils m'ont convaincu moi-même.

Pendant trente ans, cette compagnie a eu pour règle d'appliquer ce mode de partage des profits après en avoir déduit l'intérêt sur le capital. Par conséquent, pendant trente ans, ce mode d'opération a été en vigueur sans provoquer la moindre objection. Ces opérations doivent être nécessairement régies par une loi; et bien qu'on puisse hésiter à voter une loi ayant un effet rétroactif, une loi qui priverait un citoyen de ses droits, je n'en maintiens pas moins qu'il faut que ces opérations soient régies par une loi quelconque; et si des intéressés ont laissé sommeiller leurs droits pendant trente ans, ils n'ont guère raison de se plaindre s'il est devenu nécessaire de

confirmer par une loi une coutume qu'ils ont eux-mêmes contribué à établir.

L'hon. M. FOSTER: Et l'assuré de l'an dernier?

L'hon. M. FIELDING: Il y a aussi cet autre point que la coutume suivie par la compagnie "Canada Life" est celle, dit-on, que suivent les compagnies émettant au Canada des polices participantes; il n'y a pas de doute que c'est la coutume générale des compagnies. J'ignore s'il y a des exceptions, mais la coutume suivie depuis trente ans par la Canada Life est celle que suivent toutes les compagnies. Cette coutume a fait l'objet d'enquêtes et d'examens au département des assurances, et nul n'a jamais soulevé d'objection contre ce mode de partage des profits.

Un troisième point: c'est, me dit-on, la coutume invariablement suivie en Angleterre où, dans des circonstances exactement semblables, on déduit toujours l'intérêt sur le capital avant de déterminer le chiffre des profits.

Voilà, à mon sens, des puissantes raisons de maintenir une pratique qui existe depuis si longtemps; pratique si ancrée dans l'esprit des assureurs que, dans la rédaction du projet de loi dont la Chambre est saisie, il est formellement déclaré que, dans le calcul des profits, on doit d'abord tenir compte de l'intérêt sur le capital. Cette disposition d'une loi générale n'aura pas, bien entendu, d'effet rétroactif, tandis que, dans le présent bill, il sera nécessaire de la rendre rétroactive.

Il y a une autre considération: pendant plusieurs années cette compagnie a eu un capital de $125,000 sur lequel les bénéfices ont été reportés. Après que cette pratique dont on conteste aujourd'hui la légitimité eût été longtemps en usage, les actionnaires firent une nouvelle mise de fonds de $875,000. Je prétends que les actionnaires qui ont fourni ce nouveau capital avaient le droit de croire qu'une pratique aussi ancienne serait maintenue. Ayant fourni il y a quelques années ces $875,000 de fonds nouveaux avec la conviction qu'ils toucheraient l'intérêt sur cette somme avant le partage des bénéfices, selon la pratique suivie depuis l'origine de la compagnie, les actionnaires se croiraient à bon droit lésés, si nous changions maintenant d'opinion et si leur disions que cette pratique est blâmable.

Si nous déclarions que l'intérêt ne sera pas payé avant de calculer les bénéfices, il est évident que ces actionnaires auraient été induits par erreur, pour le moins dire, à placer dans cette entreprise ces $875,000 de capital nouveau. Si cette nouvelle prétention, dont nous entendons parler pour la première fois doit prévaloir, les intéressés auront certainement le droit de dire au Parlement: Laissez-nous reprendre ces $875,000 que nous avons placés dans l'entreprise sur la foi d'une interprétation qui paraît maintenant erronée. Je m'exprimerai avec toute la vigueur possible et je déclarerai qu'à mon avis ce projet de loi a un effet rétroactif. Me basant sur l'avis de l'éminent avocat anglais, qui est exprimé dans l'un des documents, sur l'opinion du ministre de la Justice, sur les renseignements que j'ai pu obtenir, je suis porté à croire que, bien qu'il n'y ait pas de certitude absolue à cet égard—bien que ce point puisse être discuté devant les tribunaux et je suppose qu'on trouverait de bons avocats dans les deux camps, je suis porté à croire que ce projet de loi aurait un effet rétroactif, qu'il empiète sur les droits que peuvent avoir les assurés. Mais ce sont des droits dont les assurés n'ont jamais connu l'existence, qu'ils n'ont jamais cru avoir, qu'ils ne doivent pas posséder en équité; conséquemment, je suis d'avis que, malgré la rétroactivité du projet de loi, malgré les procès dont vous parlez—bien que je croie que, s'il n'y a pas actuellement de procès, il peut y en avoir un à tout moment—malgré tout cela—si nous examinons le fond de législation, le Parlement agirait sagement en adoptant le présent bill pour éviter des conflits et des désordres.

Voyez ce qui arrivera, sans cela. Il y a trente ans, un actionnaire de la Canada Life a reçu une part de bénéfices plus forte que celle qu'il avait droit de recevoir. Il est mort depuis, les affaires de sa succession sont réglées; comment vous ferez-vous rembourser, si c'est votre désir? Examinons l'autre hypothèse. Il y a trente ans, un assuré a reçu moins que sa part des bénéfices. Il est mort depuis et les comptes de sa succession sont réglés; comment obtiendrez-vous de l'actionnaire, qui est mort, ce qu'il a reçu de trop et comment remettrez-vous à l'assuré ce qui lui revient? Ce serait une source de troubles et d'ennuis. Je déclare qu'il n'y aurait pas de mal à légaliser une interprétation et une pratique qui semblent exister depuis 30 ans et qu'ont acceptées tous les assurés de la Canada Life qui en ont eu connaissance. Je déclare qu'il n'y aurait pas de mal à adopter les prescriptions législatives nécessaires pour confirmer cette interprétation.

M. SPROULE: Vu que le ministre des Finances déclare que les assurés n'ont jamais soulevé d'objections, je désire dire quelques mots en me plaçant à leur point de vue. En réalité, ils n'ont jamais su qu'on les traitait mal. J'ai reçu une lettre violente d'une personne qui a des intérêts dans cette compagnie depuis nombre d'années. Elle déclare qu'il suppose que les bénéfices ont été convenablement répartis jusqu'à ce que, pendant les dernières années, ils ont paru s'évanouir sans qu'on pût s'en rendre compte. Mon correspondant dit: Je n'ai pas protesté parce que je ne savais pas que

ce que je recevais n'était pas tout ce que j'avais le droit de recevoir. Je suppose qu'il en est ainsi des 35,000 assurés de la compagnie. S'ils n'ont pas réclamé parce qu'ils n'obtenaient pas leur part légitime aux termes de la loi, c'est qu'ils n'étaient pas en état de connaître comment avait lieu le partage des bénéfices, et qu'ils supposaient que le partage était fait conformément à la loi par d'honnêtes gens. Mais, aujourd'hui leurs yeux sont dessillés et ils sont fort mécontents. Il s'agit ensuite de savoir s'ils ont été trompés.

Prenons le préambule du bill de l'année 1879. Que penserait un homme d'affaires d'une disposition comme celle-ci:

Les profits alloués sont répartis entre les assurés d'après l'échelle de participation; ils représentent 75 p. 100 de tous les profits réalisés.

Un homme d'affaires ne comprendrait-il pas que cela veut dire les bénéfices provenant de toutes sources? Si la langue anglaise a un sens et si l'assuré pensait toucher sa juste part de tous les bénéfices réalisés, il conclurait nécessairement qu'il retire tout ce à quoi il a droit. Le premier ministre nous a dit que l'objection soulevée ne s'appliquait pas à la clause que nous sommes à étudier. Je réponds que la question de savoir si l'avis est suffisant ou insuffisant est une question vitale concernant le bill entier et chaque clause qu'il comprend. Nous manquerions à notre devoir en étudiant le bill sans savoir si l'avis est suffisant ou non, et je crois que tout ce que le comité a à faire est de rendre compte de l'état de ses travaux et de laisser à la Chambre le soin de s'occuper de ce bill.

M. A. H. CLARKE: Bien que j'aie charge du bill en question, je n'y ai d'intérêt que comme assuré; je ne m'en occupe donc que dans mon propre intérêt comme assuré, et je crois que si l'interprétation qu'on veut donner à ce bill finissait par être adoptée, la compagnie serait, pour ainsi dire, ruinée; ses dividendes tomberaient de 8 p. 100 à moins de 4 p. 100, et les profits des assurés seraient insignifiants. Basés sur un capital de $125,000, ils ne représenteraient pas plus de 5 cents par année par police de $1,000. L'intérêt des assurés dépend de la stabilité de la compagnie. Il est de souveraine importance, pour chaque assuré, que cette stabilité soit reconnue. Mais en réduisant la valeur des actions de façon à leur assurer un rendement de moins de 4 p. 100, et en forçant les actionnaires à verser 90 p. 100 de leurs recettes provenant des $875,000 de valeurs et des $125,000 de capital primitif, on leur permet de toucher moins de une demie de 1 p. 100 sur le capital qu'ils ont placé dans la compagnie en 1900. Telle est l'injustice de cette proposition qu'il ne me vient pas à l'esprit qu'un seul assuré cherche à interpréter la loi comme on désire qu'elle le soit.

M. T. S. SPROULE.

M. SAM. SHARPE: Cette question était-elle importante quand il n'y avait que $125,000 d'actions libérées? Elle ne l'est devenue que lorsque les actionnaires eurent constitué le nouveau capital-actions.

M. A. H. CLARKE: En effet, parce que dans le premier cas ils ne devaient payer qu'en proportion de $125,000, tandis que dans l'autre cas, c'était en proportion de tout le capital, c'est-à-dire de $1,000,000. Si l'on a droit d'interpréter comme on le désire maintenant, il faut conclure qu'en libérant complètement le capital-actions de $875,000 les actionnaires transformaient la companie en une institution de charité. Libre aux gens de faire œuvre de charité, mais il n'appartient pas au Parlement de les y contraindre. Il se pourrait que les assurés actuels retirassent de leurs placements un bénéfice immédiat, mais au point de vue de leur intérêt ultime, il serait tout à fait malheureux pour la compagnie que l'intérêt de leurs placements fût assez faible pour les empêcher de la maintenir. Ce bill ne m'intéresse pas personnellement. J'ai dit au représentant de la compagnie, M. Bruce, que je m'en chargerais s'il était digne d'être adopté et il m'a assuré qu'il l'était. Quelle qu'ait été mon hésitation à ce sujet, plus j'ai étudié la question, plus il me semble maintenant que la loi qu'on demande à la Chambre de confirmer rend justice aux actionnaires et les soustrait à une fraude, et qu'elle est en même temps conforme aux intérêts des assurés eux-mêmes. Ayant défini ma position il y a une semaine, bien qu'on ait dit que le ministre de la Justice avait été prié de donner une opinion au sujet du bill, j'ai compris qu'on désirait le réserver pour plus ample examen et j'ai tout de suite acquiescé à ce désir. Loin de moi de vouloir imposer ce bill ou tout autre bill à la Chambre tant qu'il n'aura pas été étudié comme il convient.

Quel est l'objet de l'avis? Il faut le donner cinq semaines avant la présentation du bill auquel il se rapporte, afin de prévenir le public que tel bill embrassant certaines questions va être soumis au Parlement. Je présume que pas un assuré sur mille ne lit cet avis. La "Gazette du Canada" est très peu lue et les annonces publiées dans les journaux ne tirent pas l'œil de bien des lecteurs non plus. Les questions impliquées dans un bill ne sont connues que lorsque le bill est présenté. Alors tous les journaux publient les faits non dans leurs colonnes d'annonces, mais dans leurs colonnes de nouvelles, et les assurés, ainsi que le public en général, les y découvrent.

J'arrive justement de l'Ouest où tout le monde connaît ce bill et en parle. Je ne fais pas partie du comité des banques et du commerce, mais j'ai assisté un jour à une de ces réunions, et je ne pense pas qu'il soit possible d'énoncer ici une raison

qui n'ait pas été donnée là. Je pense que l'avis était suffisant, et l'opinion d'un homme comme M. Panet, fonctionnaire préposé depuis des années à la rédaction de ces documents, et comportant que cet avis est suffisant, me porte à croire que nous n'aurions pas tout à fait tort de le juger suffisant. Toutefois, si certains députés désirent étudier le bill davantage, je ne les en empêcherai pas. Je m'imagine bien un peu qu'on a recours à cette manœuvre dans un but d'obstruction, mais je vais accorder le bénéfice du doute à ceux qui se disent désireux de voir ce point éclairci, et je vais consentir à ce que le bill soit réservé jusqu'à lundi prochain, attendu que je ne pourrai être de retour ici avant ce jour-là.

Je propose donc que le comité lève sa séance, fasse rapport de l'état de ses délibérations et demande permission de siéger de nouveau.

(La motion est adoptée et il est fait rapport de l'état des délibérations.)

DISCUSSION D'UN BILL RELATIF AU CHEMIN DE FER DU PACIFIQUE-CANADIEN.

La Chambre passe à l'examen en comité général sur le bill (n° 79), déposé par M. McIntyre (Strathcona), concernant le chemin de fer du Pacifique-Canadien.

M. RUTAN: Dans le paragraphe " a " de ce bill, le chemin de fer du Pacifique-Canadien demande l'autorisation de construire un embranchement devant s'étendre de Lannigan à Prince-Albert, mais la population de cette région pense que l'établissement de cet embranchement est déjà prévu dans la charte du chemin de fer Manitoba-North-Western, charte dont le Pacifique-Canadien est aussi propriétaire. La population de Prince-Albert ne veut pas se contenter d'une simple promesse de la part du Pacifique-Canadien et elle prétend qu'il faudrait lui garantir l'exécution des promesses du Pacifique-Canadien. La compagnie devrait être forcée de construire un certain nombre de milles chaque année, sous peine de confiscation de sa charte.

L'ancien chemin de fer Manitoba-North-Western obtenait une charte en 1883, et avant cette époque, le chemin de fer Portage and Western en avait obtenu une.

Celle-là, contenait, au sujet de la construction, un article exigeant qu'il fût construit un certain nombre de milles chaque année, et en 1890, on devait avoir achevé de construire le chemin jusqu'à Yorktown. Mais on passa outre, et en 1893, le Pacifique-Canadien devenait propriétaire de la charte du Manitoba-North-Western. Cette charte disait aussi qu'il fallait construire au moins 20 milles par année, jusqu'à ce que le chemin se rendît à Prince-Albert. On n'en fit rien, et le Pacifique-Canadien vint, à maintes reprises, jusqu'à 1902, demander une prolongation de délai. A cette époque, le Canadian-Northern construisait sa ligne depuis Dauphin en allant vers le nord et l'ouest, jusqu'à Prince-Albert. Le Pacifique-Canadien fit travailler à deux reprises au tracé de l'ancienne ligne projetée du Manitoba-North-Western dans le but de nuire à la ligne rivale, mais il ne construisit pas un seul mille de ce chemin. Il revint ensuite demander à ce Parlement l'autorisation de détourner sa propre ligne de Shebo en allant vers l'ouest jusqu'à Saskatoon. A cette occasion, la population de Prince-Albert travailla à faire insérer un article exigeant que, pour chaque mille de chemin qui serait construit vers l'ouest, il y en aurait un mille de construit vers le nord-ouest. La compagnie s'y refusa et le Parlement lui accordera une charte lui permettant de construire dans la direction de l'ouest. Certains habitants de cette région allèrent s'établir à 60 ou 75 milles plus loin, dans l'espoir que ce chemin serait construit parce que la charte contenait un article exigeant la construction d'un certain nombre de milles chaque année. Il est connu de plusieurs députés que la partie du district de Prince-Albert avoisinant la ligne principale du Pacifique-Canadien fut colonisée d'aussi bonne heure que Regina et que, par conséquent, elle avait droit de s'attendre à certains égards quand il s'est agi d'accorder sa charte au chemin de fer Manitoba-North-Western. Pour demander une charte lui permettant de construire l'embranchement de Lannigan à Prince-Aibert le Pacifique-Canadien attendit que le Canadian-Northern eût acheté la ligne allant de Regina à Prince-Albert.

Cette charte fut accordée et la population de cette région pensa que le Pacifique-Canadien remplirait cette promesse, parce qu'on leur avait enlevé leurs moyens de communication avec le ville de Prince-Albert, mais voici qu'aujourd'hui le Pacifique n'est pas encore prêt à pousser les travaux de construction, bien qu'il possède sa charte depuis dix ans. Au lieu de cela, il demande encore une prolongation de délai. Comme cette compagnie promet depuis plus de seize ans de construire le Manitoba-North-Western, la population de Prince-Albert a raison de révoquer sa sinsincérité en doute, et elle demande que la compagnie soit forcée de faire preuve de sa bonne foi en construisant une certaine partie de chemin de fer chaque année

Le Pacifique-Canadien fait présenter un autre bill demandant une prolongation de délai pour construire le Manitoba-North-Western jusqu'à Prince-Albert. Il me paraît impossible que cette compagnie ait l'intention de construire deux lignes jusqu'à Prince-Albert. Je suis plutôt porté à croire qu'elle désire garder les deux chartes et s'assurer le contrôle des deux passages

pouvant conduire à Prince-Albert par le sud et le sud-est, en passant par les montagnes aux Bouleaux, afin d'empêcher toute compagnie rivale d'obtenir une charte lui permettant d'utiliser la même route. Il est évident qu'en 1902 et dans les années qui suivirent, c'est-à-dire à l'époque où le Canadien-Northern construisait des embranchements dans l'Ouest, cette compagnie et celle du Pacifique-Canadien étaient ennemies, mais il semble y avoir aujourd'hui entre elles un accord ayant pour objet d'empêcher le Grand-Tronc-Pacifique et autres compagnies d'obtenir des chartes pour construire sur le même terrain. La population de cette région est obligée de charroyer ses produits à de longues distances et elle comprend qu'on ne devrait pas demander de se fier plus longtemps aux simples promesses du Pacifique-Canadien et de rester sans autre garantie.

Je demande donc à proposer l'addition à l'article premier d'un alinéa édictant que la compagnie sera tenue de construire 30 milles de chemin en 1909 et 30 milles chaque année, jusqu'à parachèvement.

M. l'ORATEUR SUPPLEANT: L'amendement est irrrégulier sous sa forme actuelle, car le paragraphe "a" de la loi de 1907 ne figure pas dans le projet. Il n'y est fait qu'une allusion passagère. L'amendement pourrait prendre la forme d'un paragraphe séparé.

M. RUTAN : Alors je le propose sous forme de paragraphe séparé.

M. TURRIFF : J'ai aussi un amendement à proposer.

M. l'ORATEUR SUPPLEANT: S'il n'en a pas été donné avis, il est possible qu'il ne soit pas selon la règle à ce moment.

M. TURRIFF : L'amendement que je désire proposer, monsieur le président, quand vous aurez disposé de celui qui vous est maintenant soumis, consiste à supprimer l'alinéa "g" de l'article 1er du projet en discussion.

M. l'ORATEUR SUPPLEANT: Il faut donner un avis d'un jour d'un amendement de ce genre.

M. TURRIFF : Je donne donc avis, et comme l'honorable député (McIntyre) qui surveille les intérêts de ce bill est absent, je propose que le comité lève sa séance, fasse rapport de l'état de la discussion, et demande le privilège de siéger de nouveau.

(La motion est adoptée, et il est fait rapport de l'état de la discussion).

M. W. W. RUTAN.

RENVOI DU BILL CONCERNANT LA COMPAGNIE D'ASSURANCE CANADA LIFE.

M. l'ORATEUR: Le comité qui a étudié le projet de loi n° 56, concernant la compagnie d'assurance du Canada sur la vie, fait rapport de ses délibérations et demande à siéger de nouveau. Quand aura-t-il le privilège de siéger encore?

M. SAM. SHARPE (Ontario-nord) Je croyais qu'il était convenu que le projet allait être renvoyé au comité des banques et du commerce.

M. A. H. CLARKE (Essex-sud) : Pourquoi ce renvoi?

M. SAM. SHARPE: Pour deux raisons: premièrement, le comité pourrait se renseigner sur la suffisance de l'avis, et au besoin, ordonner le renvoi au comité des ordres permanents: deuxièmement, il pourrait étudier l'opinion que le ministre de la Justice (Aylesworth) a donnée aujourd'hui à la Chambre. Je propose donc comme amendement que l'objet soit rayé de l'ordre du jour et que le projet soit renvoyé au comité des banques et du commerce.

L'hon. W. S. FIELDING (ministre des Finances): S'il s'agit de s'assurer de la suffisance de l'avis, je ne sais pas si le comité des banques et du commerce est le comité compétent.

L'hon. M. FOSTER (Toronto-nord): Le comité compétent me paraît être le comité des ordres permanents. Celui-ci pourrait nous le renvoyer et, à notre tour, nous pourrions le renvoyer où bon nous semblera.

(La motion est adoptée).

QUESTIONS.

LA NATIONALITE DES EMPLOYES SUR LE GRAND-TRONC-PACIFIQUE.

L'hon. M. SIFTON (par M. A. H. Clarke) demande :

1. Quel est le nombre total d'employés dans le personnel actif du chemin de fer Grand-Tronc-Pacifique au-dessus du rang de serre-freins?
2. Sur ce nombre total, combien sont sujets anglais, et combien sont citoyens des Etats-Unis?
3. Quel est le nombre total d'employés dans le personnel technique dudit chemin de fer, à l'exclusion des journaliers?
4. Sur ce nombre total, combien sont sujets anglais, et combien sont citoyens des Etats-Unis?

L'hon. GEO. P. GRAHAM (ministre des Chemins de fer et des Canaux):

Le vice-président et le gérant général du Grand-Tronc-Pacifique nous fournit, en réponse, les informations suivantes: Le nom-

bre total d'hommes d'un rang supérieur à celui de serre-freins est de 135.

2. Il semblerait impossible d'obtenir les informations au sujet de la nationalité des employés, sans faire un relevé complet entre Edmonton et Prince-Rupert, où un certain nombre sont dans des endroits virtuellement inaccessibles à ce temps de l'année. On dit que 90 p. 100 d'entre eux sont sujets anglais ou habitent le Canada depuis une période variant entre trois et dix ans. Cette assertion est basée sur les bordereaux de paie du mois de mars ou sur des informations actuellement en nos mains.

3. 231.

4. Répondu sous le n° 2. De plus, disons que les employés suivants sont sujets anglais: Le deuxième vice-président, le chef des ingénieurs, l'ingénieur des ponts, le gérant du trafic des marchandises, le gérant adjoint du trafic des marchandises, l'agent voyageur du service des marchandises, le gérant adjoint du trafic des voyageurs, l'agent de district pour le trafic des voyageurs, l'avocat général de la compagnie et son adjoint, l'auditeur général, le vérificateur des déboursés, le vérificateur de la comptabilité des marchandises, le vérificateur de la comptabilité du service des voyageurs, le vérificateur ambulant, le trésorier, le trésorier local, le gérant des télégraphes, le commissaire des terres, l'acheteur du droit de passage, le premier mécanicien, son adjoint, l'acheteur et représentant de la compagnie à Vancouver, l'agent du service des wagons, le chef du service hygiénique et les médecins de district.

DIFFEREND ENTRE LE DOMINION ET LA PROVINCE AU SUJET DE LA ZONE DES CHEMINS DE FER DANS LA COLOMBIE-ANGLAISE.

M. TAYLOR demande :

1. Y a-t-il quelques questions en litige entre le Gouvernement fédéral et celui de la Colombie-Anglaise, concernant certains droits dans la zone des chemins de fer dans la Colombie-Anglaise? S'il en est, quelles sont-elles, et o* en est-on rendu dans la voie d'un règlement?

2. Le gouvernement fédéral revendique-t-il quelque juridiction sur les rives du fleuve Fraser? Dans l'affirmative, jusqu'à quel point en remontant la rivière s'étend la juridiction ainsi revendiquée?

L'hon. A. B. AYLESWORTH (ministre de la Justice):

1. Sur la plainte du procureur général du Canada, un appel est inscrit en ce moment à la cour d'échiquier contre la compagnie d'énergie de Burrard, à responsabilité limitée. L'objet du litige est de faire invalider par la cour la concession par les commissaires de l'eau du district de New-Westminster de certain droit aux eaux du lac et de la rivière Lillooet et d'obtenir une injonction pour empêcher la compagnie de faire d'autres démarches à ce sujet. La cour a confié la chose à un arbitre spécial qui informera et fera rapport. Le gouvernement de la Colombie-Anglaise a été mis en cause dans les procédures devant cet arbitre, qui a tenu son enquête et soumis son rapport. La cause est maintenant inscrite pour l'instruction sur une motion pour obtenir jugement, laquelle a été faite le 16 mars courant, et un ajournement a eu lieu à une date qui n'est pas encore arrivée.

2. Tant que le fleuve Fraser se trouve dans les limites de la zone des chemins de fer de la Colombie-Anglaise, ou tant qu'il se rapporte aux objets définis dans les articles 91 et 108 de la loi de l'Amérique septentrionale anglaise, le Gouvernement est d'avis que le fleuve et ses grèves sont sous la juridiction du pouvoir central.

LE CANAL DE L'ILE WOLFE.

1. Quand le canal de Wolfe-Island a-t-il été construit?

3. Le Gouvernement fédéral a-t-il contribué quelque chose au coût dudit canal? Dans l'affirmative, quelle somme a-t-il contribuée?

3. Le gouvernement fédéral a-t-il contribué quelque chose aux frais d'entretien dudit canal? Dans l'affirmative, en quelles années, et quelle est la somme contribuée chaque année?

4. A qui le canal appartient-il maintenant?

5. Depuis combien de temps le canal n'a-t-il pas été utilisé?

L'hon. WM PUGSLEY (ministre des Travaux publics) : Nous n'avons pas de documents dans le département qui nous permette de donner une réponse à cette question.

ACHAT DES FOURNITURES DU DEPARTEMENT DE LA MARINE ET DES PECHERIES.

1. Le département de la Marine et des Pêcheries a-t-il continué à acheter des approvisionnements, ou à adjuger des entreprises aux particuliers, fournisseurs, ou compagnies au nom desquels des valeurs, des commissions ou gratifications ont été accordées à des fonctionnaires du département, tel qu'il a été établi par la commission Cassels?

2. Dans l'affirmative, quels sont les noms de ces particuliers, fournisseurs et compagnies, ainsi que les sommes à eux payées depuis la réception dudit rapport par le Gouvernement?

3. Quelque autre département a-t-il commandé des approvisionnements ou adjugé des entreprises à des particuliers, fournisseurs ou compagnies, depuis la réception dudit rapport par le Gouvernement?

4. Dans l'affirmative, quels sont les noms, et quelles sont les sommes payées?

Le très hon. sir WILFRID LAURIER (premier minnistre).

1 et 2. Il est des cas où il est peut-être de l'intérêt du public que nous fassions des affaires avec certaines des personnes en question. Tous les cas doivent être jugés,

au fur et à mesure qu'ils surgissent, selon leur mérite.

2. Que l'on mentionne un nom particulier, et l'information sera donnée à la Chambre.

L'hon. M. FOSTER : J'appelle l'attention du premier ministre sur le fait que la première partie de la question reste sans réponse. Il s'agit de savoir si la chose est possible ; le département de la Marine et des Pêcheries a-t-il continué à acheter des fournitures ?

Sir WILFRID LAURIER: La deuxième réponse s'applique, je crois.

DRAGAGE DANS LA RIVIERE OTONABEE A PETERBOROUGH.

M. BRADBURY demande:

1. Quel est le nom de l'entrepreneur qui fait le dragage à ou près le pont de la rue Hunter, dans la rivière Otonabee à Peterboro?
2. Quel était le but de ce dragage?
3. Quelle somme de dragage a été fait par le Gouvernement en 1908, et quel montant a été payé en 1908 pour ledit dragage?
4. Le Gouvernement possède-t-il quelqu'une des dragues ou machines employées à ces travaux?
5. Une partie de l'outillage ou des machines employés à ces travaux a-t-elle été vendue ou transférée? Dans l'affirmative, à qui et à quel prix?
6. Des entreprises ont-elles été adjugées par voie de soumissions pour ces travaux? Dans l'affirmative, ces soumissions ont-elles été demandées par voie de publicité, et quel nombre de soumissions ont été reçues?
7. Quels ont les noms des particuliers qui ont fait ces travaux? ont-ils été employés par le Gouvernement autrement que par voie d'adjudication? Dans l'affirmative, combien ont-ils reçu?

L'hon. WM PUGSLEY (ministre des Travaux publics):

1. 6 et 8. Les travaux sont faits en régie avec une drague louée de MM. Conroy Brothers.
2. Construction du bassin de virage en amont du pont de la rue Hunter.
3. Environ 2,167 verges cubes ont été enlevées pendant l'année 1908; rien n'a été payé encore.
4. Non.
5. Non.
7. Conroy Brothers.

AGENCE INDIENNE DES BUTTES A LA LIME.

M. CAMPBELL, (par M. Bradbury), demande:

1. M. Godfrey, commis de l'inspecteur Graham, de l'agence indienne des buttes de la lime, a-t-il démissionné?
2. M. Godfrey a-t-il porté des accusations contre l'inspecteur? Dans l'affirmative, quelles sont-elles?
3. Le Gouvernement se propose-t-il de faire une enquête au sujet de ces accusations? Dans l'affirmative, quand?
4. Qui a recommandé la nomination de M. Godfrey, ci-devant commis du district d'inspection de Saskatchewan-sud?

L'hon. GEO. P. GRAHAM (ministre des Chemins de fer et des Canaux):

1. Oui.
2. M. Godfrey a dit certaines paroles tendant à faire croire que l'inspecteur Graham n'administrait pas honnêtement les fonds du département et autres propriétés.
3. La question est à l'étude.
4. La nomination n'a été faite que lorsque le département se fût assuré qu'elle était nécessaire.

AIDE AUX SQUATTERS PRES DE DAUPHIN.

M. CAMPBELL (par M. Bradbury) demande :

1. Le Gouvernement sait-il que des maisons, hangars, etc., de squatters établis sur des terres au sud de Dauphin, récemment enclavées dans les réserves permanentes forestières, ont, dit-on, été incendiés l'automne dernier par des fonctionnaires du Gouvernement?
2. Est-ce à la suite d'instructions données par le Gouvernement que ces bâtiments ont été été incendiés? Dans l'affirmative, est-ce là la pratique suivie par le Gouvernement?
3. Le Gouvernement a-t-il pris des mesures pour protéger les femmes et les enfants ainsi privés d'abri au commencement de la froide saison?
4. Le Gouvernement a-t-il donné à ses fonctionnaires l'ordre de s'emparer du foin ramassé par lesdits squatters? Dans l'affirmative, leur a-t-on payé, ou a-t-on l'intention de leur payer ce fourrage?

L'hon. GEO. P. GRAHAM, (ministre des Chemins de fer et des Canaux):

1. Oui, mais ce n'était pas vrai.
2. Non.
3. Le département a pris toutes les mesures nécessaires pour venir en aide aux squatters établis loin des réserves, et la plupart d'entre eux ont écrit qu'ils étaient satisfaits de la manière dont ils avaient traités.
4. Non. Lorsque les squatters obtiennent un permis pour couper le foin, ce foin est leur propriété.

DETTE DU GRAND-TRONC AU CANADA.

M. COWAN (par M. Blain) demande :

1. Quelle est le montant de la dette du Grand-Tronc envers le gouvernement du Canada?
2. A quelles dates diverses cette dette a-t-elle été contractée?
3. Quels sont le ou les taux d'intérêt sur cette dette?
4. Quels paiements ont été faits sur cette dette ou sur l'intérêt, et quand?
5. Si cette dette a été soldée ou réduite, de quelle manière et quand?

L'hon. W. S. FIELDING (ministre des Finances): La réponse a été donnée à la Chambre il y a déjà plusieurs jours, ainsi que l'honorable député pourra s'en convaincre en regardant à la séance du 17 mars, où il trouvera toute la réponse à sa question.

PORT D'OSHAWA.

M. HUGHES demande:

1. Depuis que le havre de Oshawa a été pris en charge par le Gouvernement, quelles personnes (et à quels salaires) ont-elles été nommées et chargées de remplir certaines fonctions dans ce havre ou en rapport avec ledit havre?
2. Depuis la date mentionnée, quels produits arrivant par la voie fluviale y ont été débarqués?
3. Depuis cette date, quels revenus, droits, honoraires, ou recettes en argent ont été perçus par chacun des départements du Gouvernement?
4. Depuis la même date, quelles dépenses ont été faites dans le havre, ou dans une partie quelconque du havre, par chacun des département du Gouvernement?

L'hon. WILLIAM PATERSON (ministre des Douanes):

1. Le département des Douanes n'a pas de fonctionnaires au port d'Oshawa depuis que ce port a été pris par le Gouvernement le 8 avril 1901.
2. On a apporté pour $79,251 de charbon anthracite à ce port, par eau, depuis le 8 avril 1901.
3. Aucun droit de douane n'a été perçu sur les marchandises entrées dans ce port depuis cette date.
4. Le département des Douanes ne dépense rien à ce port.

L'hon WM PUGSLEY (ministre des Travaux publics):

4. Le département des Travaux publics a dépensé $21,279.49.

BUREAUX DE POSTE DANS LE COMTE DE PEEL.

M. BLAIN demande:

1. Combien y a-t-il de bureaux de poste dans le comté de Peel et quels sont leurs noms.
2. Chacun de ces bureaux de poste reçoit-il un courrier quotidien?

L'hon. RODOLPHE LEMIEUX (directeur général des Postes):

1. Il y a 63 bureaux de poste dans le comté de Peel. En voici la liste:

Albion, Alton, Alloa, Bolton, Belfountain, Boston-Mills, Brampton, Britannia, Burnhamthorpe, Castleberg, Cedar-Mills, Coventry, Caldwell, Caledon, Caledon-East, Cataract, Credit-Forks, Campbell's-Cross, Cheltenham, Claude Churchville, Clarkson, Cooksville, Castlemore, Coleraine, Derry, Dixie, Elmbank, Erindale, Grahamsville, Huttonsville, Hanlan, Inglewood, Kilmanagh, Lockton, Lisgar, Lorne-Park, Macville, Mono-Mills, Mono-Road-Station, Mount-Wolfe, Melville-Cross, Mayfield, Malton, Meadowvale, Mount-Charles, Nortonville, Palgrave, Palgrave-Station, Port-Credit, Rockside, Sleswick, Star, Sandhill, Snelgrove, Streetsville, Summerville, Stanley-Mills, The Grange, Terra-Cotta, Tullamore, Woodhill, Wildfield.

2. Non.

DROIT SUR LE SUCRE DE BETTERAVE.

M. HUGHES demande:

1. Y a-t-il une agitation ou un mouvement pour empêcher les raffineurs de sucre de betteraves d'importer le sucre brut d'Europe en vertu du tarif de faveur?
2. Le Gouvernement se propose-t-il d'accorder auxdits "raffineurs" le même taux de droit sur le sucre d'Europe qu'aux raffineurs pour leur sucre brut?

L'hon. W. S. FIELDING (ministre des Finances): S'il y a une agitation, c'est plutôt en sens contraire. Au sujet de la seconde question, le Gouvernement attendra l'exposé budgétaire pour faire connaître sa politique.

TRANSPORT DES DEPECHES DE PICTOU AUX ILES DE LA MADELEINE.

M. FRASER demande:

1. Le contrat a-t-il été accordé pour le transport des dépêches, par steamer, de Pictou aux îles de la Madeleine?
2. Des soumissions ont-elles été demandées pour ce service?
3. Quels sont les noms des soumissionnaires et le montant stipulé dans chaque soumission
4. Quelle classe de steamers est désignée dans les soumissions?
5. Quelle est l'espèce de steamer dont s'est servi le soumissionnaire heureux?

Le très hon. sir WILFRID LAURIER (premier ministre):

1. Oui.
2. Oui.
3. MM. Bouchard et Frères, Québec, $10,995; Wm Maclure, Pictou (N.-E.), $12,000; Magdalen Islands Steamship Co., Halifax, (N.-E.), $10,000; Magdalen Islands Steamship Co., Halifax (N.-E.), $15,000.
4. L'avis d'adjudication exigeait que les soumissionnaires fissent connaître la vitesse, la classe et le tonnage du vaisseau dont on se servirait.
5. Construit en 1895. Longueur, 188 pieds et 6 pouces, largeur, 29 pieds, profondeur 11 pieds et 1 pouce. Tonnage brut 565, tonnage net, 159. Vitesse, 11 nœuds ¼.

EXPORTATION DE PULPE ET DE PAPIER AUX ETATS-UNIS ET EN ANGLETERRE.

M. BELAND (par M. Lavergne) demande:

1. Le Gouvernement a-t-il des renseignements touchant la production en Canada de la pulpe et du papier durant le cours de l'an-

née dernière? Dans l'affirmative, quel en est le nombre de tonnes?

2. Durant le cours de l'année dernière, quelle quantité de pulpe a été exportée aux Etats-Unis et en Angleterre respectivement?

3. Durant le cours de l'année dernière, quelle quantité de papier a été exportée aux Etats-Unis et en Angleterre respectivement?

4. Combien de cordes de bois de pulpe ont été exportées aux Etats-Unis durant le cours de l'année dernière?

L'hon. WM PATERSON (ministre des Douanes):

2. La quantité de pulpe exportée aux Etats-Unis et en Angleterre pendant l'exercice se terminant le 31 mars a été comme suit:

	Etats-Unis.	Angleterre.
Pulpe de bois, préparée chimiquement..	769,514	13,660
Pulpe de bois, broyée à la machine..	3,033,885	973,598

3. Les exportations de papier pendant la même période aux Etats-Unis et en Angleterre sont:

	Angleterre.		Etats-Unis.	
	Quantité.	Valeur.	Quantité.	Valeur.
Papier à tenture, rouleaux..	512	159	19,894	6,440
Papier de feutre, rouleaux.	5,060	21,896	109,863	101,835
Papier à envelopper, lbs.. ..			594,695	24,265
Papier à imprimer..		$922,278		791,533
Papier n.a.p. ..		$354,887		34,673

4. Pendant la même période 901,861 cordes de bois de pulpe ont été exportées aux Etats-Unis.

CALE SECHE A NEW-WESTMINSTER.

M. J. D. TAYLOR (par M. Burrell) demande:

1. Le Gouvernement a-t-il pris en considération une demande d'aide pour une cale sèche ou autre entreprise maritime à New-Westminster?

2. Dans l'affirmative, par qui a-t-elle été faite et quelle est la somme d'aide demandée?

3. Y a-t-il d'autres entreprises de même nature dans le voisinage? Dans l'affirmative, quelle somme d'aide leur a-t-on ou doit leur être donnée?

L'hon. WM PUGSLEY (ministre des Travaux publics):

1. Oui.

2. Par M. Ed. Mercer qui demande au Gouvernement de souscrire 50 p. 100 du coût.

3. Oui. Aucune aide n'a été demandée et il n'en a été donné aucune.

MILLES DE CHEMINS DE FER DANS L'ALBERTA ET LA SASKATCHEWAN.

M. McCARTHY (par M. Herron) demande:

Au 31 décembre 1896, et au 31 décembre 1908, combien y avait-il de milles de voies ferrées en exploitation dans le territoire mantenant compris dans les limites des provinces de l'Alberta et de la Saskatchewan, respectivement?

L'hon. GEO. P. GRAHAM (ministre des Chemins de fer et des Canaux): Au 30 juin, 1896, il y avait 1,772 milles en exploitation; au 30 juin, 1908, il y en avait 3,404 milles.

HAVRE DE PORT-CREDIT.

M. BLAIN demande:

1. Quel a été, au cours des trois dernières années fiscales, le montant total des recettes de douane à Port-Credit?

2. Le sous-percepteur a-t-il été mis à la retraite? Dans l'affirmative, quel est le chiffre de sa pension?

3. Son successeur a-t-il été nommé? Dans l'affirmative, quel est son nom et quel traitement reçoit-il?

4. Quels sont ses fonctions?

5. Qui a proposé sa nomination?

L'hon. WM PATERSON (ministre des Douanes):

1. Voici la totalité des recettes:

Exercice finissant le 30 juin 1906.. $22,000 98
9 mois finissant le 31 mars 1907.. 25,759 54
Exercice terminé le 31 mars, 1908 45,209 28

2. Oui; le chiffre de sa pension de retraite est de $343.33.

3. John W. Heary a été nommé sous-percepteur intérimaire des douanes à Port-Credit. Traitement annuel: $450.

4. Ses fonctions consistent à recevoir des inscriptions et des droits de douane et à remplir les fonctions ordinaires de percepteur des douanes.

5 Il a été nommé par le ministre des Douanes.

DEPARTEMENT DES TRAVAUX PUBLICS. —ENTREPRISE DE DRAGAGE.

M. MACDONALD (par M. Geo. Taylor) demande:

1. Quelles ont été les entreprises adjugées, au commencement de 1908, par le département des Travaux publics, pour dragage dans les provinces d'Ontario et de Québec, pour travaux à exécuter au cours de l'année 1908, et ces entreprises ont-elles pris fin à la clôture de la saison?

2. Dans la négative, quelles entreprises a-t-on poursuivies durant la présente année dans ces provinces?

3. Le département des Travaux publics a-t-il continué, ou accordé pareilles entreprises dans ces provinces pour travaux à exécuter au cours de la présente année? Dans l'affirmative, à qui ces entreprises ont-elles été adjugées, pour quels endroits et à quels prix?

4. A-t-on adjugé avec concurrence et publicité les renouvellements d'entreprises ou les nouveaux travaux?

5. Le Gouvernement a-t-il l'intention de demander des soumissions par la voie des journaux pour travaux à exécuter aux différents endroits mentionnés dans le budget actuel, là où tel ouvrage devra se faire dans ces provinces? Dans l'affirmative, quand demandera-t-on ces soumissions?

6. Le Gouvernement a-t-il l'intention de renouveler quelques-uns de ces contrats de dra-

gage qui ont pris fin l'année dernière, sans demander des soumissions avec concurrence et pubilcité, de la manière ordinaire?

L'hon. WM PUGSLEY (ministre des Travaux publics):

1 et 2. Ontario: Blind-River, Burlington, Cobourg, Collingwood, Goderich, Hamilton, Kincardine, Little-Current, Meaford, Midland, îles Nigger et Telegraph, Owen-Sound, Penetanguishene, Picton, Point-Edward, Port-Burwell, Port-Elgin, Rondeau, Summerstown, Thames-River, Thornbury, Toronto, port de Trenton et chenal Dark, Waubaushene, Wiarton, bassin de Wingfield.

Province de Québec: Batiscan, rivière Bécancour, batture Blanche, rivière Chateauguay, Dorion, Fraserville, rivière Godfroy, île au Foin, Hudson, l'Assomption, rivière Maskinongé, Nicolet, Port-Saint-François, rivière Jésus, Rivière-du-Loup (en haut), Rivière-Ouelle, rivière Saguenay, rivière Saint-François, Saint-Lambert, rivière Saint-Maurice, Saint-Pierre-les-Becquets, Saint-Placide, Vaudreuil, rivière Yamachiche et rivière Yamaska.

Tous ces marchés sont passés subordonnément à l'extension des travaux, si on le juge convenable. Dans le marché intervenu avec la compagnie de dragage et de construction C. S. Boone, pour déblais à Little-Current, il est stipulé que les travaux seront parachevés dans deux ans, à dater de la signature du contrat, à savoir, le 28 juin 1910.

3 et 4. Non.

5 et 6. La question est à l'étude.

ARSENAL FEDERAL A QUEBEC.

M. STANFIELD (par M. Geo. Taylor) demande:

Quels sont les noms des soumissionnaires, les qualités et les prix figurant dans les soumissions demandées pour le 31 janvier, relativement à la fourniture de zinc à l'arsenal de Québec, l'ouverture de ces soumissions cachetées n'ayant eu lieu que le 1er février, vu que le jour précédent était un dimanche?

L'hon. sir FREDERICK BORDEN (ministre de la Milice et de la Défense): Il n'a pas été demandé de soumissions pour le 31 janvier et il n'y a pas eu ouverture de soumissions, le 1er février; par conséquent, c'est à tort qu'on affirme que la première date tombait un dimanche.

La date fixée pour les soumissions relatives aux lingots de cuivre ou plomb en saumons et au zinc, est le 30 janvier; l'ouverture des soumissions cachetées et l'adjudication ayant eu lieu le même jour; la demande de soumissions s'est faite par voie de lettre circulaire adressée le 22 janvier dernier, par le surintendant de l'arsenal fédéral de Québec aux sociétés dont les noms suivent: Thos. Roberston et cie, de Montréal; B. J. Coghlin et cie, de Montréal; Lewis Bros., de Montréal; Jas. Robertson et cie, de Montréal; H. A. Drury et cie, de Montréal; The General Supply Company of Canada, d'Ottawa; M. L. S. Macoun, d'Ottawa.

Voici les quantités demandées: cuivre en lingots, pour bandes de cuivre ou laiton, 219,000 livres; lingots de cuivre pour bandes de cupro-nickel, 142,000 livres; plomb en saumons, 290,000 livres; zinc, 122,000 livres. Voici les marchés conclus: avec B. J. Coghlin et Cie, pour cuivre à $13.95 le quintal; avec Thos Robertson et Cie, pour cuivre à $3.31 par quintal; avec L. S. Macoun pour zinc, à $7.75 par quintal. Chacun de ces concurrents s'étant chargé de ces fournitures au moindre prix.

La seule autre soumission reçue pour zinc, outre celle de M. Macoun, a été transmise par MM. B. J. Coghlin et Cie à $8.10 par 100 livres.

La soumission de MM. Coghlin se rattachait au zinc dit " Golden Rod "; celle de M. Macoun avait pour objet le zinc dit "Bertha"; les deux soumissions étant d'accord avec le devis. Copie du devis régissant la fourniture du zinc est annexée ici.

La lettre circulaire du surintendant de l'arsenal fédéral demandant des soumissions est conçue, partie, comme suit:

Des soumissions cachetées portant à l'extérieur la suscription " Soumissions pour fourniture de l'arsenal fédéral " adressées au directeur des entreprises, département de la Milice, Ottawa, seront reçues jusqu'à midi, le 30 janvier 1909, pour la fourniture des matériaux désignés dans l'état ci-annexé.

En conséquence, le directeur des entreprises reçut des soumissions et il en fit l'ouverture, de concert avec un commis attaché à son service, à midi, le samedi, 30 janvier. On en notifia avis par voie télégraphique aux concurrents heureux et au surintendant de l'arsenal fédéral, une heure après l'ouverture des soumissions.

DEVIS RELATIF A LA FOURNITURE DE ZINC.

1. Le zinc doit être de bonne qualité et ne doit pas contenir au delà de 0:1 p. 100 de fer ou 0:1 p. 100 de plomb et seulement des traces d'autres matières impures.

2. Chaque échantillon doit porter le nom du fabricant ou la marque de commerce reconnue et l'étiquette ordinaire se rattachant à la qualité des métaux fournis.

3. On fera choix d'échantillons pris indistinctement parmi les quantités fournies, et ils seront soumis à l'analyse chimique, afin qu'on puisse constater si le métal est conforme à la qualité, comme ci-haut énonce.

4. Les quantités fournies seront soumises à l'inspection et à l'approbation d'un fonctionnaire du ministère.

NOTE.—Certaines marques, à savoir: "Lehigh Valley", "Empire", "Vieille Montagne", " Extra Pure", " Bertha", et " Crescent", ou toutes autres marques

d'égale qualité et de conditions similaires sont mises en œuvre dans ce département où on peut en voir des échantillons.

LE COMMERCE DU CABOTAGE.

M. STANFIELD (par M. Tayor) demande:

1. A-t-on adopté en décembre 1908 un décret en conseil portant modification de la date admettant au cabotage au Canada les charbonniers de moins de 1,500 tonnes de port, du 1er juillet 1909 à 1912? Dans l'affimative, à quelle date et à la demande de qui?

2. Le ministère des Douanes a-t-il rendu, en décembre 1908, un arrêté concernant le cabotage au Canada? Dans l'affirmative, quelles instructions a-t-on données aux percepteurs des douanes?

L'hon. W. PATERSON (ministre des Douanes):

1. Non.

2. Les arrêtés publiés par le ministère des Douanes, en décembre 1908, sont contenus dans le mémoire 1510-B, du 17 décembre 1908, et le mémoire 1514-B, du 31 décembre 1908. Voici ces mémoires:

Liasse n° 71723. N° 1514 B.

MEMOIRE.

Département des Douanes, Canada,
Ottawa, 31 décembre 1908.

Au percepteurs des douanes:
Commerce de cabotage du Canada.

Relativement au mémoire 1510-B, concernant la question ci-dessus,avis vous est notifié que, par décret en conseil de cette date, il est déclaré que les vapeurs des pays étrangers qui avaient été autorisés à participer au commerce de cabotage du Canada ou qui avaient été affrétés pour exercer ce commerce, au 31 décembre 1908, pouront être autorisés à poursuivre le commerce de cabotage au Canada, pour le transport des marchandises et des passagers le long des côtes dans les provinces de la Nouvelle-Ecosse, du Nouveau-Brunswick, de l'île du Prince-Edouard et de Québec et cela aux clauses et conditions applicables aux vaisseaux canadiens, jusqu'au 1er jour de juillet 1909, nonobstant toute dispostition contraire contenue dans le décret en conseil du 17 décembre 1908, relativement au commerce de cabotage du Canada.

JOHN McDOUGALL,
Commissaire des Douanes.

Transmis directement par la poste aux bureaux et stations de douane secondaires.

Liasse n° 71723. N° 1510 B.

MEMOIRE.

Département des Douanes, Canada.
Ottawa, 17 décembre 1908.

Aux percepteurs des Douanes:
Commerce de cabotage du Canada.

Relativement au mémoire 1452 B, du 13 janvier 1908, avis vous est notifié qu'un décret en conseil, en date du 17 décembre 1908, contient les dispositions que voici:

Sir F. W. BORDEN.

A l'hôtel du Gouvernement à Ottawa,
Le jeudi, 17 décembre 1908.
Présent:
Son Excellence le Gouverneur général en son conseil.

Considérant que, par décret en conseil en date du 13 janvier 1908, il est statué que certains décrets en conseil sous l'empire desquels les vaisseaux et les navires de certains pays étrangers ont été admis à participer au commerce de cabotage du Canada, sont révoqués, à dater du 1er janvier 1909 inclusivement et subséquemment;

Et considérant qu'il a été présenté des demandes tendant à faire autoriser les vaisseaux et les navires de certains pays étrangers à participer à ce commerce de cabotage, dans une mesure restreinte et pour une période de temps limitée, en attendant l'acquisition d'une catégorie de navires britanniques convenables qui, d'après les dispositions du décret, pourraient seuls exercer le commerce de cabotage, à partir de la date en question et subséquemment;

En conséquence, Son Excellence le Gouverneur général en conseil se plaît à ordonner que ledit décret du conseil du 13 janvier 1908 sera et est par le préset révoqué et que les dispositions suivantes soient substituées à celles qu'il contenait:

Tous les décrets du conseil admettant des navires ou des bâtiments d'une nation étrangère à faire le commerce sur les côtes du Canada seront et sont par le présent révoqués, depuis et après le 1er janvier 1909 et à partir de cette date, ces navires et bâtiments seront soumis à l'application des articles 952 à 957 inclusivement de la loi de navigation du Canada;

Pourvu que des navires à vapeur d'un tonnage net non inférieur à quinze cents tonnes chacun, des pays suivants, savoir: Italie, Allemagne, Hollande, Suède, Norvège, Autriche-Hongrie, Danemark, Belgique, république Argentine et Japon, seront admis au commerce côtier du Canada pour transporter les marchandises et les passagers le long de la côte entre tous les postes de la Nouvelle-Ecosse et ceux de la province de Québec et *vice versa* aux mêmes clauses et conditions qui sont applicables aux navires canadiens, jusqu'au 31e jour de décembre 1911.

JOHN McDOUGALL,
Commisasire des Douanes.

Adressé directement aux ports extérieurs et aux stations.

REPARATIONS AUX NAVIRES CANADIENS, ETC., ETC.

M. J. A. CURRIE demande:

1. Queque personne, à titre d'agent de l'association maritime du Canada, a-t-elle fait auprès du Gouvernement certaines instances dans le but d'amener le Gouvernement à ne pas imposer de droits sur les réparations faites aux navires canadiens, en certains cas? Dans l'affirmative, quel en est le nom?

2. Depuis 1896, quels navires ont été achetés de constructeurs de navires britanniques par le gouvernement canadien?

Quels sont les noms de chacun des constructeurs de tels navires, et quel a été le prix d'achat de chaque navire?

4. Pour la construction de ces navires, les constructeurs de navires canadiens ont-ils présenté des soumissions? Dans l'affirmative, quels ont été le chiffre des soumissions canadiennes pour chaque navire, et les noms des soumissionnaires?

5. Depuis que ces navires sont devenus la propriété du Gouvernement, quelles sommes ont été dépensées pour chacun de ces navires, chapitre de changements, d'améliorations, d'installations additionnelles et de réparations?

6. Qui étaient les agents canadiens de chaque constructeur de navires britannique dont la soumission a été acceptée pour la construction de navires destinés au gouvernement du Canada?

L'hon. WM PATERSON: (ministre des Douanes:

M. F. M. King, secrétaire de l'association maritime du Canada, a fait savoir au ministre des Douanes que par une résolution unanime, l'assemblée générale annuelle de l'association maritime du Canada avait demandé que la loi adoptée à la dernière session pour imposer des droits sur les réparations aux navires, soit modifiée de façon que les navires soient seulement obligés de se rendre dans un bassin canadien, dans le cas ou l'accident arriverait plus proche d'un bassin canadien ayant l'outillage convenable pour les réparations, que d'un bassin des Etats-Unis et alors seulement qu'un bassin canadien est immédiatement disponible. Mon collègue, le ministre de la Marine et des Pêcheries répondra aux autres questions.

M. J. A. CURRIE: Laissez-les en suspends comme questions séparées.

L'hon. M. PATERSON: Je crois que mon collègue a dit qu'il préfèrerait que la question reste en suspens comme avis de motion pour un rapport.

M. J. A. CURRIE: Elle est si simple que cela ne vaut presque pas la peine de la laisser en suspens.

M. l'ORATEUR: Question en suspens.

L'AGENT W. A. HICKMAN.

M. J. D. TAYLOR demande:

1. W. A. Hickman a-t-il été employé en aucun temps entre les années 1898 et 1904 par le département de l'Agriculture en rapport avec l'immigration ou autrement dans le Nouveau-Brunswick ou ailleurs, ou par tout autre département de l'administration?

2. Pendant quelles années a-t-il été employé et pour quelle longueur de temps chaque année?

3. A quoi a-t-il été employé?

4. Quels gages ou salaire a-t-il reçu et pour quelle durée?

5. Quel montant total lui a été payé à titre de gages ou salaire, de dépenses, ou à d'autres fins, respectivement?

6. Quel montant total lui a été payé pour toutes fins?

L'hon. G. P. GRAHAM (pour le ministre de l'Intérieur):

1. Oui, par le département de l'Intérieur.

2. Du 1er mai 1902 au 31 septembre 1903 sans interruption.

3. A la division de l'immigration.

4. $100 par mois; voyez la réponse au n° 2.

5. Traitement $1,700, dépenses $3,496.36, rien pour d'autres fins.

6. $5,196.36.

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

Reprise de la séance.

MOTIONS ADOPTEES SANS DEBAT.

La Chambre, adopte, sans débat, diverses motions tendant au dépôt des documents suivants:

Etat faisant connaître si on a réglé ou payé entre le 1er juin et le 31 décembre 1908, les réclamations faites par quelque personne, ou des personnes, dans la Nouvelle-Ecosse, contre le Gouvernement à la suite de dommages personnels ou de pertes d'animaux, ou de dommages à la propriété, causé par le chemin de fer Intercolonial; les noms et les adresses des réclamants la nature de leurs réclamations, et celle du règlement de telles réclamations et la date du règlement en chaque cas.—M. Rhodes.

Copie de toute correspondance, pétitions et rapports adressés au Gouvernement ou au département des Postes, et de toute correspondance et ordres en découlant relatifs au changement du nom du bureau de poste de Weymouth en celui de Weymouth-nord et au changement du nom du bureau de poste de Weymouth-Bridge en celui de Weymouth.—M. Jameson.

Etat indiquant les noms des villages, villes et cités dans chaque province où des bureaux de poste, de douane, et des salles d'armes ont été construits au cours des années de 1903 à 1909 inclusivement; la dépense annuelle, dans chaque cas, pour l'éclairage, le chauffage et l'entretien; et le revenu, s'il en est, provenant de ces constructions. Aussi, liste des édifices actuellement en voie de construction, leur coût estimatif et la dépense annuelle probable pour l'éclairage, le chauffage et l'entretien.—M. Samuel Sharpe.

Copie de tout décret du conseil édictant qu'il serait fait des réparations sur différents quais dans le comté de Soulanges. Copie de toute correspondance, de tous rapports, comptes et listes de paie se rapportant à l'évaluation de ces travaux, le paiement d'iceux et la liste des noms de tous ceux qui ont été engagés comme journaliers ou autrement en rapport avec ces travaux; copie de toutes lettres, rapports, recommandations qui ont pu être échangés entre le Gouvernement et toutes autres personnes relativement au choix des hommes à être engagés à ces travaux et ceux auxquels on devait refuser de l'emploi; copie du rapport des comptes produits par M. Alfred Bissonnette, contremaître au quai Saint-Zotique, et M. Trefflé Poirier, contremaître

aux quais du canal et du fleuve Saint-Laurent, dans la paroisse des Cèdres, et de ceux de M. Isaïe Lalonde, fils d'Albert, cultivateur de Saint-Zotique; copie des comptes de fourniture de bois, fer, ciment, sable et pierre employés à la construction de ces dits quais, et aussi l'état des matériaux achetés comme susdits, payés par le département, et qui ne sont pas employés parce qu'ils ont été jugés impropres à la construction de ces quais.—M. Lortie.

Copie de toutes lettres, correspondance, états et écrits entre la compagnie du Granc-Tronc-Pacifique ou ses ingénieurs ou agents et les commissaires du Transcontinental ou leurs ingénieurs ou agents, et entre les commissaires et leurs ingénieurs ou agents et les entrepreneurs ou sous-entrepreneurs dans les districts B et F de la division Est du Transcontinental, et copie de tous estimés, états, certificats, mémoires, relevés ou écrits indiquant la classification excessive des coupes et travaux dans lesdits districtsB et F.—M. Lennox.

Etat faisant connaître les noms des employés de l'Intercolonial destitués ou suspendus au cours de l'année 1908, l'emploi de chacun, la date de la destitution ou de la suspension, et le motif spécial allégué dans chaque cas. Aussi, les noms de ceux d'entre eux qui ont été réinstallés jusqu'à la date du 28 février 1909 et la date de leur réinstallation.—M. Foster.

Etat donnant les noms de ceux qui ont été chargés d'évaluer les terres pour le droit de passage en rapport avec le canal, depuis la rivière Holland jusqu'à Newmarket, et indiquant s'ils avaient à remplir d'autres fonctions que celles de l'évaluation des terres; la rémunération accordée à chacun de ces évaluateurs; pendant combien de temps ils ont été employés, et à quelles conditions; quelles propriété ils ont évalué; quelle a été l'évaluation en chaque cas; quelle était la superficie de chaque propriété; en combien de cas cette évaluation a été acceptée par les propriétaires, avec mention des noms de ces derniers; en combien de cas on a procédé par voie d'expropriation, et quel a été l'écart de chiffre comparé avec ceux des évaluateurs. Aussi, indiquant si on a acquis le titre de toutes les propriétés.—M. Lennox.

Copie de toute correspondance, communications écrites et documents adressés au ministre de l'Intérieur ou à quelque officier du département et des réponses faites par le ministre ou par quelque officier du département depuis le 1er janvier 1905, concernant le transfert de certaines terres marécageuses dans l'étang des Grandes-Herbes, dans la province du Manitoba, à Sa Majesté le roi Edouard VII pour les fins de ladite province.—M. Molloy.

Copie de toute correspondance, soumissions et documents se rapportant à la construction d'un steamer brise-glace pour le détroit de Northumberland par MM. Vickers, Sons and Maxim, et aussi, à la construction d'un steamer pour le service des phares et des bouées sur les Grands lacs par MM. Swan, Hunter et Wigham Richardson.—M. J. A. Currie.

Copie de toute la correspondance et de tous les mémoires touchant la distribution rurale dans la province de l'Alberta.—M. McCarthy.

Etat indiquant la quantité des différents produits suivants expédiés dans la Grande-Bretagne ou dans d'autres pays, en emmagasinage frigorifique, ou dans des compartiments à air réfrigéré, durant les années 1907 et 1908, savoir: pommes, barils ou autres colis; poires, barils ou autres colis; prunes, barils ou autres colis; tomates, barils ou autres colis; raisins, barils ou autres colis; viandes, fraîches, livres; volailles, poisson, beurre, œufs, fromages; dans quels pays ils ont été expédiés, et en quelle condition ils se trouvaient en arrivant à destination; la méthode frigorifique la plus utilisée sur les vapeurs qui transportent de tels produits.—M. Sproule.

DETTE DU GRAND-TRONC ENVERS LE CANADA.

M. G. TAYLOR demande le dépôt:

D'une copie de tous les décrets du conseil, rapports complets, contrats et autres documents, de quelque nature que ce soit en rapport avec la somme due au Canada par la compagnie du chemin de fer du Grand-Tronc.

L'hon. W. S. FIELDING (ministre des Finances): Il n'y a pas d'objection à ce que la motion soit adoptée, mais je ne crois pas qu'il y ait d'autres documents. Toutes les informations ont été données l'autre jour à la Chambre.

(La motion est adoptée).

DISCUSSION D'UNE MOTION RELATIVE AU SERVICE GEODESIQUE DU CANADA.

M. A. K. MACLEAN demande le dépôt:

D'une copie de toute la correspondance, de tous les rapports, documents, décrets du conseil en la possession du Gouvernement se rapportant à l'établissement d'une commission du service géodésique, et à l'inauguration d'un service d'explorateurs géodésiques du Canada.

—Monsieur l'Orateur, je dois avouer que les connaissances restreintes que je possède sur le sujet de l'arpentage géodésique et trigonométrique, je les ai puisées dans certaines publications que m'ont fait tenir l'année dernière certains membres de la Société royale du Canada et l'Institut des ingénieurs du Canada, en me priant de soulever la question dans cette enceinte et d'éveiller, s'il était possible, l'intérêt des membres du Parlement à l'égard d'une question à leurs yeux d'une extrême importance.

Les termes "géodésie" et "triangulation" appliqués à l'arpentage des terres, auront peut-être le don d'effrayer certains de mes collègues comme elles ont eu celui de m'effrayer au premier abord; et je ferai peut-être bien de définir brièvement, bien que d'une manière imparfaite sans doute, le sens exact de ces termes.

Deux méthodes sont en usage pour la détermination d'un point à la surface de la terre: en premier lieu, la méthode astronomique, dans laquelle la lattitude et la longitude d'un point donné sont déterminées par l'observation des corps célestes; en se-

cond lieu, la méthode géodésique, dans laquelle les positions sont déterminées par les observations faites ou les mesures prises à partir d'un point connu de la surface du globe. La première de ces méthodes est sujette à erreur, par suite de ce qu'on appelle, en termes scientifiques, la déclinaison du fil à plomb ou la déviation du niveau à bulle d'air par rapport à l'horizon. Cette erreur varie suivant la configuration des pays; elle est plus sensible dans les régions montagneuses. L'écart dans les levés astronomiques s'élève en moyenne à cent verges, et dans certains cas extrêmes il peut atteindre un mille ou plus. Il est donc évident que si l'on veut atteindre à quelque précision, il est nécessaire de déterminer à la surface du globe un point de départ précis, et c'est ce qu'il est possible d'obtenir seulement au moyen d'un levé géodésique, ou d'opération géodésiques. On aimera peut-être savoir que l'observatoire McGill, à Montréal, est le point le plus favorablement situé en Amérique; en d'autres termes, c'est là que passe le 1er méridien de longitude en Amérique, et il a été adopté par le bureau des études géodésiques et côtières des Etats-Unis.

Par "triangulation", ou levé "trigonométrique", il faut entendre un mode d'arpentage dans lequel une ligne de base est très exactement mesurée entre deux stations, et dans lequel la situation géographique exacte d'un ou de plusieurs points est exactement fixée par la détermination de la longitude et de la latitude dans la limite la plus étroite possible. Ces triangles sont ensuite développés latéralement sur toute la surface du pays, ce qui assure l'exactitude des mesures; et tous les points fixes sont rattachés à cette triangulation, ce qui permet de consigner d'une manière permanente les caractères distinctifs du pays par une méthode très précise, puisqu'elle consiste à prendre les étoiles comme points de repère, par l'intermédiaire de la latitude et de la longitude des points déterminants.

L'importance d'avoir des cartes exactes pour fins militaires et autres, au point de vue de l'administration du pays et de l'exploitation de ses ressources économiques, est évidente. Je ne saurais mieux faire probablement que de citer les paroles du major E. H. Hills, chef de la section topographique du War-office, qui ces années dernières a présenté un rapport sur l'arpentage du Canada, à la demande du gouvernement canadien, en vue de faire comprendre l'importance, tant dans l'intérêt de l'Etat que des compagnies privées et des particuliers, d'une série très complète de cartes topographiques du pays. Voici en quels termes il énumère ces avantages:

a) Au point du vue administratif et politique.

Dans toutes les questions relatives à l'administration de terres publiques, la vente et le transfert d'icelles; pour l'indication sur place des frontières des provinces, des townships et autres divisions territoriales; en vue de l'évaluation des terres, du règlement équitable des opérations de vente, des cotisations ,de la répartition de l'impôt ,de l'administration des travaux publics, tels que canaux, réserves, parcs et grands chemins; mise en valeur et amélioration des terrains perdus ,et comme cartes utilisables pour fins de démonstration statistique, de représentation graphique des faits relatifs à la population aux industries, aux productions et autres renseignements de même nature.

b) Au point de vue militaire.

Pour les fins militaires, de telles cartes sont inappréciables en temps de paix et indispensables en temps de guerre. En temps de paix, elles servent pour les exercices et les manœuvres; pour faire le levé des camps et terrains d'exercice; en vue de l'établissement d'ouvrages permanents pour l'attaque ou la défense; et en vue de l'exposition et de la discussion de tous les problèmes militaires et stratégiques se rattachant à la défense d'un pays et à la poursuite des opérations militaires le long de ses frontières, ou au delà.

En temps de guerre des cartes exactes sont indispensables et permettent de fournir des renseignements quant à la nature du pays, aux moyens de communication, approvisionnement d'eau, ressources naturelles, etc., et en vue de préparer les itinéraires des marches, de fixer les lieux de campement, en vue des opérations de campagne et des opérations stratégiques généralement.

c) Au point de vue des travaux de l'ingénieur et de l'exploitation économique.

Comme cartes préliminaires pour les tracés de chemins de fer, de grands chemins, de tramways électriques, de canaux, de conduites d'eau, d'égouts, de travaux de drainage, de fournitures d'eau. Dans toutes ces entreprises, des frais d'étude préliminaires sont ainsi épargnés.

En vue de montrer l'étendue, la situation et la facilité d'accès des terres, forêts et gîtes miniers de valeur.

Comme point de départ pour études hydrographiques, géologiques et minières.

Je dois dire que tous les pays ont reconnu l'importance et la nécessité d'exécuter des études précises de leur territoire, de telles études étant à se faire dans le Royaume-Uni, l'Inde anglaise, l'Afrique anglaise du Sud et dans tous les pays européens, sauf la Turquie.

Il peut être intéressant de noter ici quels travaux de cette nature ont été exécutés au Canada par le Gouvernement fédéral et les gouvernements des provinces et jusqu'à quel point ces travaux sont exacts et utilisables généralement. Nous avons des arpentages exécutés par les gouvernements des provinces; des arpentages des terres exécutés par le gouvernement fédéral; des arpentages de la zone de la voie ferrée exécutés par l'arpenteur général du Dominion, et des études topographiques exécutés par le bureau géologique. Nous avons, en outre, des esquisses de cartes militaires préparées par les cadets du Collège militaire royal durant leurs exercices d'été, et des études du

littoral par l'amirauté et le département de Marine et des Pêcheries.

Encore ici je ne saurais mieux faire que de communiquer à la Chambre certaines observations du major Hills sur le peu de suite et de liaison des diverses études topographiques exécutées par l'intermédiaire des gouvernement provinciaux. Il s'exprime en ces termes :

Les arpentages exécutés par les fonctionnaires ont été exécutés suivant diverses méthodes, et comme on devait s'y attendre, ont donné des résultats d'exactitude très divers. Tous ceux qui ont été exécutés, disons, avant 1850, l'ont été au moyen de la boussole et dès lors sont sujets à de graves erreurs. Depuis cette date, ils ont été, dans la plupart des cas exécutés par le moyen du théodolite et de la chaîne, et il n'est pas douteux qu'en ces dernières années ils ont eu un caractère beaucoup plus grand de précision. D'autre part, il ne faut pas perdre de vue que beaucoup de ces arpentages ont été exécutés par des gens sans grande expérience, qui, faisant le travail à forfait, n'ont guère eu de raison de s'appliquer à atteindre la perfection. La besogne des arpenteurs provinciaux a consisté, en somme, à jalonner sur place les frontières des townships et de leurs subdivisions. Les townships, dans les parties les plus anciennement peuplées du pays, ont en moyenne une superficie de 10 milles carrés; dans les régions de colonisation récentes, ils sont de 6 milles carrés et comprennent 72 lopins de 320 acres chacun. Les arpenteurs ont ordre de consigner tous les accidents de terrains, chemins, cours d'eau, etc., traversés par les lignes frontières, et de faire le levé transversal de tout lac dont la superficie excède 20 acres.

Ces plans de townships ont été réunis par les départements des Terres des provinces pour en former des cartes. Dans le travail de compilation, la détermination des divers lieux sur la carte se fait à partir des points fixés astronomiquement par des méthodes grossières. Dans les provinces de l'Est, les points de repère sont empruntés aux anciennes cartes de l'amirauté. On n'a pas tenté jusqu'ici d'en faire une nouvelle compilation à partir des points de repère déterminés avec précision qu'on est aujourd'hui à même d'utiliser. Il est, en outre, évident que la réunion de plusieurs plans tous inexacts, ne peut qu'aboutir à l'accumulation de fortes erreurs résiduelles. Il ne faut donc pas s'étonner si ces cartes sont qualifiées par une autorité compétente de "grossièrement erronées". Tout le travail exécuté par les divers départements provinciaux est sans valeur comme point de départ d'une carte topographique visant à l'exactitude. Il est possible que certaines des études topographiques, particulièrement celles faites ces années dernières, et lorsque les notes de l'arpenteur existent encore, pourraient rendre de légers services dans l'exécution de levés topographiques, bien qu'il soit douteux que leur utilisation soit en fin de compte avantageuse.

Les arpentages exécutés sous la direction de l'arpenteur général du Canada dans le Manitoba et le Nord-Ouest, et le long de la zone de la voie ferrée de la Colombie-Anglaise, sont beaucoup plus exacts. Le travail dans ce cas est de la même nature, savoir: le jalonnement sur place des lignes de divisions de townships et de sections, et le mode d'exécution consiste dans le chaînage exact à partir de points astronomiques bien déterminés. Nombre des points de repère sont rapportés à la frontière internationale qui sépare le Canada des Etats-Unis, laquelle a été fixée par une commission mixte, utilisant la méthode Talcott pour la détermination de la latitude. D'autres latitudes astronomiques ont été fixées ces années dernières avec toute la précision dont cette méthode est susceptible, et les longitudes de points de départ ont été déterminées par le moyen d'échanges de signaux télégraphiques. Les études ne sont pas topographiques, en ce sens qu'elles ne déterminent ni les hauteurs ni les configurations n'indiquant d'aucune manière la forme du terrain; mais les points essentiels sont probablement déterminés avec une exactitude suffisante pour permettre de les utiliser comme points de départ d'une carte topographique préliminaire.

Au cours d'une étude de la zone du chemin de fer large de 20 milles de chaque côté du Pacifique-Canadien, un chaînage transversal a été exécuté sur tout le parcours du chemin de fer de Calgary à Vancouver. La précision de ce travail n'est pas tout à fait aussi grande que celle à laquelle l'emploi de cette méthode permettrait d'atteindre, mais il n'est pas probable que le long du parcours il se soit produit nulle part une erreur de plus d'un quart de mille. Certaines études topographiques ont été exécutées le long du chemin de fer, et il a été élaboré une carte de toute la zone à l'échelle de 1:500,000 soit 8 milles au pouce. Le département se propose de pousser ce travail de cartographie jusqu'à la frontière sud de la Colombie-Anglaise.

Le travail exécuté par le bureau géologique peut être décrit comme étant un travail mixte de compilations et d'études de première main. Dans les provinces de l'Est, le Nouveau-Brunswick et la Nouvelle-Ecosse où les arpentages exécutés par les provinces sont inexistants ou sans valeur, le travail a été entièrement refait par la méthode des chaînages transversaux complétés par le compas. Dès lors, les cartes ainsi obtenues atteignent un degré remarquable de précision, et dans le cas de la Nouvelle-Ecosse, où les études à l'échelle d'un pouce sont à peu près aux deux tiers complétées, elles pourraient sans doute être utilisées comme base d'une carte topographique préliminaire. Le point de départ servant à l'élaboration des cartes de cette province se trouve Halifax, tel qu'il est déterminé dans les cartes de l'amirauté. La latitude et la longitude tant de cet endroit que de ceux à l'extrémité nord et à l'extrémité sud de la péninsule, disons Sydney, Cap-Breton et Yarmouth, pourraient aujourd'hui être déterminées de nouveau avec avantage.

Dans le cas du Nouveau-Brunswick, une carte de la géologie superficielle et des forêts, à l'échelle de 4 milles au pouce, est maintenant presque complétée. Il reste à faire trois feuilles couvrant la partie nord de la province. Dans cette carte, nombre d'altitudes empruntées à des profils de chemin de fer et à des observations faites au moyen de l'anéroïde sont indiquées; les côteaux sont montrés à l'aide de hachures verticales, et tous les caractères sont autant que possible en conformité de l'échelle indiquée. Cette carte, si on la revisait sur place en vue d'y ajouter

M. A. K. MACLEAN.

les nouveaux chemins, etc., et si on la réimprimait sans indication de la géologie, fournirait une assez bonne carte topographique préliminaire de la province. Simultanément il faudrait opérer la détermination astronomique de la situation d'un point de la province, disons Moncton.

Dans Ontario et Québec les arpentages provinciaux ont été rectifiés sur de nouvelles lignes transversales et positions astronomiques, tandis que dans l'Ouest le travail est aussi en partie original et en partie basé sur les arpentages fédéraux. La plupart des cartes, à l'exception de celles de la Nouvelle-Ecosse, déjà mentionnées, et quelques cartes spéciales, sont sur une échelle de 4 milles au pouce, dans l'Est et le centre de 8 milles au pouce, dans le Nord-Ouest.

Trois levers topographiques spéciaux, sur une échelle de 4 milles au pouce, ont été fait dans la région des montagnes, avoisinant la voie ferrée. La méthode employée a été une triangulation très rudimentaire, basée sur des points sur le chemin de fer relevés au moyen des lignes transversales dont il a déjà été question, les intervalles étant remplis par des croquis. Ces cartes ont été reproduites sous une forme très attrayante, avec des ombres aux contours et pour indiquer les accidents de terrain, mais elles ne peuvent pas prétendre à être plus que des croquis de reconnaissance.

En plus du travail exécuté par les départements civils, un nombre considérable de levers ont été faits par les cadets du Collège royal militaire de Kingston. Vu le peu de durée du cours d'instruction et l'absence de tout système dans l'assemblage du travail individuel des cadets, les cartes préparées à l'aide de ces croquis n'ont pas eu, jusqu'à présent, la valeur qu'on était en droit d'en attendre. Dernièrement on a adopté une méthode de compilation plus scientifique et il en est résulté une grande amélioration, mais aucune méthode de compilation ne peut arriver à donner une carte complète d'un pays, capable de soutenir la comparaison avec une carte dressée d'après des arpentages sur les lieux.

Dans le rapport du géographe au département de l'Intérieur en 1902, M. White, parlant des difficultés de dresser une carte du Canada sur une échelle de 35 milles au pouce, dit:

Le manque de levers topographiques exacts, la diversité des sources de renseignements, la difficulté qu'on a souvent à avoir accès aux plans des arpentages anciens et presque oubliés la nécessité d'utiliser des arpentages qui se font concurremment avec la compilation des cartes, ce qui souvent altère le travail presque aussitôt qu'il est terminé, tout contribue à faire de cette opération un travail long et pénible.

Plus loin dans le même rapport, il dit encore :

Les difficultés qu'on éprouve à compiler la nouvelle carte du Canada démontrent davantage le besoin d'un arpentage topographique d'au moins les parties bien peuplées du pays. Il y a quelques années j'ai fait un arpentage entre deux points bien déterminés, sur la baie Georgienne et la partie ouest du lac Ontario, et j'ai constaté pour cette partie du centre d'Ontario, telle qu'indiquée sur les meilleures cartes en existence, une erreur de deux milles en longitude et de plus d'un mille en latitude. Bien que nos cartes relèvent l'existence de cours d'eau, de lacs, etc., même dans l'extrême nord, la plupart des renseignements sur lesquels ces faits sont basés, sont de la nature la plus vague.

Un lever géodésique du Canada a fait le sujet d'une discussion par la Société royale du Canada. Le 7 janvier 1904, une députation de cette société se rendit auprès de M. Clifford Sifton, alors ministre de l'Intérieur, pour lui exposer les intentions de la société. La députation consistait de M. T. C. Keefer, sir Sanford Fleming, M. le professeur C. H. McLeod, du McGill, et de l'honorable sénateur Casgrain. La députation insista sur la nécessité d'un lever trigonométrique.

La société canadienne des ingénieurs a aussi adressé un mémoire au Gouvernement sur cette question. Je citerai un mémoire que je désire signaler particulièrement à l'attention de la Chambre. Il est ainsi conçu:

Relativement à ces besoins, c'est un fait connu qu'il existe actuellement dans le gouvernement du Canada au moins huit départements d'arpentage indépendants ou presque indépendants les uns des autres, et chacun d'eux conduit ses opérations d'après des méthodes qui lui sont propres. Ces méthodes imaginées séparément, et pour un but spécial, ne concordent pas, naturellement, et les résultats qu'on en obtient ne sont pas d'une valeur uniforme au point de vue de l'exactitude et des détails topographiques. La reproduction de ces travaux sur les cartes ou plans se fait aussi au moyen de différentes méthodes de projection et sur des échelles variées.

Cette absence d'une méthode unique et de relations plus étroites entre les différents arpentages ne peut que nuire considérablement à la valeur durable de l'ensemble du travail et nous ne retirons pas des dépenses que nous faisons les résultats que nous en pourrions attendre.

Plus tard, au mois de novembre 1906, par décret ministériel, une commission d'arpentage fut nommée pour étudier la nécesisté d'un arpentage exact du Canada et d'un lever topographique, basé sur canevas trigonométrique. Cette commission était composée de l'astronome en chef du département de l'Intérieur, du sous-ministre des Chemins de fer, du directeur du bureau géologique, du chef de l'état-major du département de la Milice, de l'arpenteur en chef du département de l'Intérieur, du premier commis du bureau du génie, au département des Travaux publics; du chef du service hydrographique du département de la Marine; de C. H. McLeod, professeur d'arpentage et géodesie, à l'université McGill, du professeur Stewart, de l'université de Toronto, et du principal de l'Ecole polytechnique, de l'université Laval. Le 15 février 1907, cette commission présenta le rapport suivant au ministre de la Milice et de la Défense.

1. La commission est d'opinion qu'un arpentage complet et exact du Canada, pour la préparation d'une carte topographique basée sur un canevas trigonométrique et indiquant les accidents naturels et artificiels du pays, est d'une nécessité urgente pour la population au point de vue de l'économie publique et du développement des ressources naturelles du pays.

L'économie publique profitera de la prompte préparation de cartes sûres, de la réunion et de la conservation de données certaines pour l'avantage de toutes les parties intéressées, publiques ou privées, de l'absence de duplication des travaux d'arpentage comme il arrive souvent avec le système actuel, puisque des équipes différents arpentent le même territoire, pour des fins différentes.

L'extension de toutes les classes d'entreprises publiques en sera facilitée parce que ces cartes topographiques seront d'un grand secours pour déterminer l'emplacement des routes, des chemins de fer, des canaux, des approvisionnements d'eau, des travaux de drainage et d'irrigation. C'est ce qui a été constaté dans tous les pays où il existe de pareilles cartes.

Le développement des ressources naturelles en sera aidé par le secours qu'un arpentage exact apportera à l'examen géologique des régions susceptible de contenir des dépôts de minéraux, par les renseignements qu'il fournira sur l'emplacement exact des terres arables et des forêts, par les données qu'on en tirera pour rechercher les pouvoirs hydrauliques, les cours d'eau et autres aides aux entreprises industrielles.

Une carte topographique exacte du Canada est indispensable pour les fins militaires, pour donner les renseignements les plus précis sur la configuration du pays, ses accidents naturels ou artificiels.

Ce travail servirait de base pour la préparation de cartes spéciales sur tout ce qui se rapporte à la statistique, comme la population, les industries, les produits du pays, les régions minérales forestières, les qualités du sol, le plateau d'épanchement des rivières, la position des chutes d'eau, etc.

Je tiens à appeler l'attention sur les remarques suivantes contenues dans ce rapport, relativement aux rapports entre les levers géodésiques et les levers hydrographiques. Il y a quelques mois, un homme très compétent me disait qu'un écueil dangereux sur la côte de l'Atlantique était inexactement indiqué sur nos cartes marines, et que l'erreur était de plusieurs milles. Je ne me rappelle pas l'endroit exact. Le rapport dit:

Un grand avantage qui résulterait d'un lever topographique et hydrographique serait de fournir une délinéation exacte du littoral de l'Atlantique, du Pacifique et des eaux intérieurs. Tant que ce travail ne sera pas fait, il est inévitable qu'il se produise des naufrages qui pourraient être évités, en grande partie, si nous avions des cartes exactes de ces eaux. Une des premières conditions pour faire un lever hydrographique devant servir à la préparation de cartes maritimes, c'est d'avoir sur la rive des points de repère exactement déterminés. On dépense tous les ans des sommes considérables pour les ports, les phares et autres améliorations et bien souvent la position géograhpique précise de ces ports et de ces autres travaux n'a pas été déterminé avec précision.

Le rapport dit encore:

En matière politique et législative, une carte topographique fournirait des renseignements précis sur les bornes des villes, des villages, des municipalités, etc., et serait aussi d'une grande utilité dans l'administration des entreprises et des services publics.

Avec une bonne carte topographique, on peut faire les plans et les devis des travaux de génie, plus avantageusement qu'au moyen d'arpentage préliminaire fait pour la circonstance. Une carte topographique économiserait ainsi des sommes considérables que le Gouvernement et les compagnies privées dépensent tous les ans pour des études topograpriques pour ces sortes d'entreprises et permettrait de réaliser des économies dans la construction, puisqu'à l'aide d'une carte topographique on peut obtenir un emplacement plus favorable que par le moyen d'études préliminaires.

En un mot, les avantages résultant d'une bonne carte topographique sont pratiques, politiques, législatifs, administratifs, militaires, statistiques et économiques.

2. L'élaboration d'un plan complet qui permettrait une coordination des arpentages existants dus, soit aux équipes des différents départements du Gouvernement, soit aux entreprises particulières, est aussi une question d'une importance nationale et d'une grande utilité pratique pour la nation.

Pour la coordination des arpentages existants et la vérification des arpentages à venir, il faut établir d'une manière permanente un canevas trigonométrique, comme celui dont nous avons déjà parlé, pour établir une série de points de repère, à une distance convenable les uns des autres dont la position géographique et l'altitude absolue ont été exactement déterminées au moyen d'observation astronomiques appropriées, d'un enchaînement d'opérations trigonométriques délicates et de réseaux de niveaux dressés au moyen d'instruments à esprit de vin.

3. Des mesures devraient être prises pour la préservation de bornes, de points de repère, de points importants dans le détail des arpentages, au moyen de monuments d'une nature permanente. Cette règle devrait s'appliquer à tous les arpentages officiels faits sous l'autorité du gouvernement fédéral.

4. Pour assurer la conservation d'archives appropriées, il devrait y avoir un bureau central d'archives, dans un local à l'épreuve du feu, où les résultats de tous les arpentages, avec copies conformes des plans et profils et de courtes descriptions, seraient conservés. Pour les besoins de la consultation, ces documents, quand il n'y aurait pas lieu de les traiter comme confidentiels, devraient être mis à la disposition de tous les départements administratifs et du public.

Le dépôt à ce bureau de tous les résultats otbenus, des plans et autres documents, devrait être obligatoire pour tous les départements qui ordonnent des arpentages, pour les compagnies de chemins de fer et toutes les compagnies autorisées par une charte fédérale.

5. Il serait fort à désirer que toutes les

M. A. K. MACLEAN.

cartes générales ou partielles fussent préparées d'après une méthode uniforme quand à l'échelle, la projection et l'exécution.

Pour la préparation de ces cartes, l'existence d'un bureau central où les carttes pourraient être compilées, gravées et imprimées, pour le département général de l'arpentage, et contre paiement, pour tous les départements qui en auraient besoin, aurait de grands avantages. Cette disposition n'empêcherait pas un département, outillé à cette fin, de préparer ses propres plans ou cartes.

6. Pour assurer l'uniformité, l'ordonnance et l'efficacité administrative, ainsi que l'utilisation systématique de toutes les données d'arpentage, et pour la publication en feuilles d'une carte topographique du Canada d'une précision absolue, il est à souhaiter que les études de rectification et les levés topographiques, que les bases de triangulation des relevés hydrographiques, le service cartographique et le bureau des archives constituent autant de divisions d'un même département du service public.

Il est également à désirer que ces divisions se rattachent à la commission géologique, de même que les autres branches du service public qui ont trait aux richesses naturelles du Dominion et qui, en ce qui concerne la qualité de leurs travaux, dépendent en grande mesure de l'exactitude des cartes des territoires faisant l'objet des études.

7. Les levés ayant un objet spécial comme, par exemple, la construction de canaux ou de chemins de fer, l'amélioration des portes et rivières, la délimitation de terres à livrer à la colonisation et autres fins semblables, seraient laissés aux soins des départements qui en sont actuellement chargés; mais les départements que ces levés concernent devraient être invités à les exécuter eux-mêmes en tant que le permettrait le but à atteindre et d'après le système qui paraîtrait le plus apte à aboutir à des résultats d'une valeur permanente pour les fins topographiques.

8. Il faudrait solliciter le concours des services géologiques des provinces.

Le rapport porte ensuite sur le coût des travaux projetés; mieux vaut consigner ce passage aux "Débats", bien que cet aspect particulier de la question ne se rattache pas directement à cette partie de mes observations. Il est ainsi conçu:

9. L'intention n'est pas d'entreprendre immédiatement des levés embrassant le territoire tout entier. La somme de travaux à exécuter doit être déterminée par l'urgence des besoins, et l'on devra d'abord restreindre les arpentages de rectification aux régions les plus peuplées du pays et à celles où des recherches géologiques et autres relativement aux richesses naturelles du pays exigent que les observations soient fondées sur des cartes exactes.

Voici comment se répartissent les crédits dont l'ouverture est actuellement demandée au parlement pour les travaux dont nous conseillons la réunion en un même serivce:

TRAITEMENTS ET DEPENSES.

Commission géologique, division du directeur des Mines	$242,495
Service hydrographique, y compris les levés	269,067
Service hydrographique, y compris les levés à bord du nouveau steamer, le "Tidal"	349,500
Service géographique	58,890
Total	$919,932

Sous une direction unique, les crédits ci-dessus suffiraient, sauf les développements naturels qui pourraient survenir, à l'établissement d'un système d'arpentage sans que le Parlement fût appelé à voter de ce chef de nouveaux crédits.

Les parties suivantes des crédits ci-dessus mentionnés sont attribuées aux travaux de recherche.

Commission géologique	$ 25,000
Service astronomique, y compris le tracé de la frontière et l'arpentage trigonométrique	204,000
Service hydrographique	150,000
Total	$379,000

Du crédit destiné à l'astronome en chef, $50,000 sont déjà attribués par le budget à l'arpentage trigonométrique, travail dont il a déjà été exécuté une certaine somme aux environs d'Ottawa en 1905 et 1906, et la triangulation fait partie des études relatives au tracé de la frontière internationale. Une partie des dépenses faites de ce dernier chef, disons $10,000, peuvent par conséquent être portées au compte des arpentages de rectification, ce qui ajouté aux $50,000 ci-dessus, forme un total de $60,000 mis à la disposition du service de rectification.

Cette somme suffira à faire exécuter les triangulations d'Ottawa vers Montréal et la rivière Richelieu, à en faire faire une certaine somme sur le Saint-Laurent, à aider l'hydrographe qui se trouvera ainsi en mesure de consacrer plus directement aux sondages, etc., les deniers mis à sa disposition; à contribuer à l'arpentage de rectification dans l'ouest, comme, par exmple, le prolongement vers l'est, le long de la 49e parallèle, de la triangulation de la ligne frontière. De par leur nature, tous ces travaux devront se rattacher au service géodésique dès qu'on aura arrêté la manière de les exécuter et déterminé les régions qu'ils devront embrasser.

Dans l'intervalle, on peut pousser graduellement les travaux de rectification sur le territoire en reliant les nouveaux arpentages et en corrigeant les anciens. On estime qu'en réunissant les services d'observation ci-dessus, on pourra à l'avenir répartir les deniers destinés aux levés entre les diverses divisions de façon à favoriser la confection de la carte topographique d'après une méthode unique.

L'établissement d'un tel système au Canada ne comporte donc pour l'heure aucune augmentation de dépense. Que les dépenses doivent être augmentées ou maintenues à leur chiffre actuel c'est une question que l'on devra décider plus tard en se fondant sur le coût des travaux par rapport aux avantages qui en découlent. Cette décision, c'est au Gouvernement et au Parlement qu'il appartiendra exclusivement de la prendre.

10. Pour assurer le bon fonctionnement de tous les détails qui résulteront de ce qui précède, et surtout pour établir l'harmonie indispensable aux travaux des divers services d'arpentage du Dominion, on devrait instituer un conseil permanent de géologie.

Ce conseil devrait être composé comme le comité actuel et autorisé à prendre de temps à autre l'avis de ceux qu'il pourrait tenir à consulter. Il devrait jouer un rôle consultatif en ce qui concerne l'étendue et les méthodes de l'arpentage de rectification, et, pour ce qui a trait à tous levés et à la confection des cartes, proposer les règlements qu'il pourrait juger nécessaires ou utiles, et se préoccuper des mesures à prendre pour assurer l'application. Les divers services d'arpentage devraient pouvoir conférer avec lui.

Il devrait être ouvert un crédit suffisant, de $8,000, par exemple, pour pourvoir aux dépenses nécessaires du conseil.

Si le Gouvernement agréait ces observations, nous lui conseillerions fortement d'instituer immédiatement le conseil afin que celui-ci pût se mettre à l'œuvre sans retard.

En ce moment, je crois que je ne saurais mieux faire que de mettre sous les yeux de la Chambre certaines attestations personnelles et certains rapports qui mettent en lumière les avantages qui peuvent résulter de la précision des levés topographiques. Je veux tout d'abord faire part d'un exemple, très pratique à mon sens, que rapporte M. le président Van Hise, de l'université du Michigan:

Une compagnie de chemin de fer possédait dans le Michigan septentrional et dans le Wisconsin deux lignes qu'elle désirait réunir au moyen d'un embranchement d'une quarantaine de milles de longueur. Le territoire compris entre les deux lignes était inconnu. On dressa sous ma direction, au coût d'environ $25,000, les cartes topographique, géologique et forestière d'un territoire d'une superficie d'à peu près douze cents milles carrés. Ces cartes dressées, on arrêta au bureau le tracé de la ligne en y donnant les rampes les plus douces, en le faisant passer par les endroits les plus riches en minerai de fer et en bois. Circonstance caractéristique, la ligne passait par une chaîne de montagnes escarpées en forme de gradins qu'on était censé ne pouvoir traverser qu'à grands frais en y découvrant des cols. Cette ligne croisait l'embranchement d'un autre chemin de fer, d'une longueur d'environ douze milles et qui en comptait au moins deux de trop parce qu'il contournait cette chaîne de montagnes, quand le col s'ouvrait sur son parcours. Ces deux milles de trop avaient coûté au moins autant que le levé entier des douze cents milles carrés.

Je suis profondément convaincu que si l'on faisait le levé topographique des vastes zones où l'on projette de construire des voies ferrées à travers les forêts, on économiserait sur la construction des voies ferrées plusieurs fois le coût de ces travaux, sans compter que l'on obtiendrait, au point de vue de la richesse du territoire et des rampes, un tracé beaucoup plus avantageux que celui qui se peut obtenir au hasard des méthodes qui prévalent actuellement à l'égard de la construction des chemins de fer à travers les régions forestières accidentées.

En réponse à certaine question que lui fit l'honorable député de Cumberland, il y a quelques semaines, le ministre des Chemins de fer a déclaré que le tracé, depuis à peu près deux mois, d'un embranchement projeté de l'Intercolonial a coûté $9,914.05. On aurait certainement évité la plus grande partie de cette dépense si cette partie d'une province aussi ancienne que la Nouvelle-Ecosse avait arpentée de façon convenable.

Voici ce que dit le général Francis A. Walker:

Si l'Etat du Massachusetts avait été doté en 1863 d'une bonne carte topographique, il aurait probablement épargné $20,000,000 sur les dépenses publiques relatives aux chemins de fer.

La superficie de l'Etat du Massachusetts étant de 8,315 milles carrés, cette économie aurait représenté plus de $2,400 par mille carré. L'arpentage de l'Etat a coûté $13 par mille carré. M. Frank D. Adams, dans un travail dont il a donné lecture au Canadian Institute, cite une lettre de M. C. D. Walcott, ci-devant directeur du service géologique des Etats-Unis, où il est dit:

Ces cartes (du service géologique des Etats-Unis) sont tout aussi essentielles au développement normal de toutes les ressources d'un Etat. De nos jours, où les principaux employés des lignes de chemins de fer, des lignes à trolley, les personnes intéressées à l'amélioration des routes publiques, à la construction des aqueducs des villes, aux travaux d'assainisement et, en général, à tous les travaux d'art, ne songeraient pas à dépenser un seul dollar en études avant de s'être d'abord procuré de ce bureau les cartes topographiques et le relevé des niveaux constatés au cours des arpentages, nous recueillons chaque jour des preuves de l'économie de temps et d'argent réalisée au cours des études préliminaires, et, en certains cas, de la détermination du tracé de ces sortes de travaux.

Une carte topographique est surtout indispensable à l'étude d'après les données modernes et les méthodes les plus perfectionnées, des richesses minérales d'une région. On a renoncé depuis longtemps en ce pays à l'ancienne méthode descriptive pour l'étude géologique d'une région. Il est constaté que chaque dollar consacré à la préparation d'une carte d'après des données mathématiquement exactes pour servir à la confection d'une carte indiquant les formations géologiques, les directions et l'inclinaison, ainsi que les coupes de structure, est amplement compensé par la valeur et la précision des résultats des études sur les formations géologiques et leurs ressources économiques.

Une bonne carte topographique est une charpente aussi essentielle à la reproduction des couches sous-jacentes que la charpente en acier que les architectes de nos jours font servir à la construction des immeubles modernes.

Je pourrais apporter encore beaucoup d'autres témoignages pour démontrer le besoin urgent d'un arpentage trigonométrique du Canada; mais je crois inutile de rien ajouter à ceux que je viens de citer. La question est fort importante, et je me plais à espérer que l'on commencera un arpentage géodésique le plus tôt possible, et que

chaque année verra l'accomplissement d'une partie du travail, quelque minime qu'elle soit. Je crois aussi que ce travail devra être confié à un nouveau département constitué à cette fin et non à l'un de ceux qui existent déjà. Ce service pourrait être placé sous la direction des sous-chefs des départements où il se fait déjà des arpentages.

Quoi qu'il en soit, ce n'est là qu'un simple détail d'une importance dans cette question de l'arpentage géodésique. J'espère que le Gouvernement jugera à propos d'étudier cette question et de prendre avant longtemps des mesures propres à nous assurer le commencement au moins d'un arpentage précis du territoire canadien.

L'hon. FRANK OLIVER (ministre de l'Intérieur): Il n'y a pas à se dissimuler l'importance des travaux d'arpentage qui se poursuivent périodiquement en ce pays, ainsi qu'on peut s'en rendre compte en jetant un simple regard sur le budget ou sur le rapport de l'auditeur général.

Cela est nécessaire au progrès de notre pays et cette question est digne de toute notre attention. Je suis bien aise que l'honorable député l'ait mise sur le tapis. Cependant, je puis difficilement laisser adopter la motion sans fournir quelques renseignements et sans faire connaître mon opinion, basée sur ses renseignements, qui n'est pas tout à fait conforme à celle que mon honorable ami a exprimée. Il est incontestable que la principale qualité d'un arpentage est la précision et que les différents arpentages doivent s'enchaîner convenablement. S'il était possible d'obtenir un relevé géodésique du Canada avant de faire tous les autres arpentages, ce serait certainement une économie et ce relevé assurerait une précision qu'il n'est pas possible d'obtenir à présent.

Mais ai-je besoin de dire que, lorsqu'il faut dépenser autant d'argent que nous en dépensons pour ne pas trop négliger les arpentages qui s'imposent au fur et à mesure que le pays se développe, pour devancer les besoins au moyen d'un relevé géodésique, il en coûterait une somme que le pays ne peut pas donner, ou que le Parlement ne nous permettrait pas de dépenser. Si nous pouvions devancer la colonisation, l'établissement des voies ferrées, les études géologiques en faisant faire un relevé géodésique, je ne crois pas que le Gouvernement aurait raison de tenter l'entreprise, à moins de supposer que le pays doit servir aux études géodésiques et que les études n'ont pour objet d'être utiles au pays.

Les études du tracé d'un chemin de fer sont nécessaires parce que, pour une raison quelconque, l'intérêt public exige la construction d'un chemin de fer, quand même il n'y aurait pas eu d'autres raisons de dresser la carte du territoire qu'il traversera. Il est à désirer que des études géologiques qui ne s'arrêtent qu'aux confins du pays aient lieu. Il est également à désirer que les terres colonisables soient arpentées, longtemps avant l'établissement des colons, afin que ceux-ci ne soient pas troublés dans la possession de leurs biens. Mais il ne serait pas sage de suspendre tous ces travaux jusqu'à ce qu'une carte ait été tracée de la partie du pays où ils seraient nécessaires pour les fins mentionnées.

La théorie de l'honorable député est excellente et son application produirait sans doute d'heureux résultats si le Canada était une île ou un petit pays fertile. Mais le Canada étant aussi vaste qu'il l'est, force m'est d'en venir à la conclusion que cette théorie est inapplicable et peu pratique; qu'elle mettrait trop fortement à contribution les ressources de l'Etat et serait très préjudiciable au pays. Cependant, je parle d'un relevé géodésique préparé avant que le besoin s'en fasse réellement sentir, ce qui serait l'idéal aux yeux de l'honorable député. Mais un relevé géodésique fait au fur et à mesure des besoins que j'ai mentionnés, qui contrôlerait et harmoniserait les arpentages déjà faits, est une toute autre affaire. Cette proposition, moins sage en théorie, l'est plus pratique. Ce projet est susceptible d'exécution, non seulement on a commencé à le réaliser, mais on lui a fait faire un grand pas. Les représentations qui, du dire de l'honorable député, ont été faites au Gouvernement il y a quelques années, ont été écoutées et, il y a deux ou trois ans, le bureau des études astronomiques du département de l'Intérieur a entrepris de faire un relevé géodésique du Canada en commençant par les endroits déjà peuplés où avaient eu lieu des arpentages des terres colonisables ou des études pour l'établissement de chemins de fer ou de voies publiques.

Ces arpentages ne sont pas exacts par eux-mêmes et on a cru opportun et nécessaire de les contrôler. Dans ce but le Parlement a voté, d'année en année, des sommes d'argent considérables et nous lui demandons $50,000 à la présente session. Des études géologiques ont été entreprises dans une grande partie des régions les plus peuplées de l'Ontario et elles se poursuivent dans la vallée du Saint-Laurent, dans la province de Québec. Plusieurs députés ont, de temps à autre, demandé ce que signifiaient certains tours de bois qu'ils avaient vues en différents endroits. Ces tours servent aux études géodésiques et j'appuierai peut-être les inquiétudes de plusieurs membres de cette Chambre en leur apprenant que ces tours n'ont d'autres but que d'établir les rapports réels entre certains points relevés par les divers arpentages et les parties du pays où elles se trouvent.

M. SPROULE : Est-ce que toutes ces tours sont de bois, ou bien, y en a-t-il quelques-unes de fer ?

L'hon. M. OLIVER: Je crois que ce sont des tours de bois. Elles servent aux observations. On s'est mis à l'œuvre, les travaux sont avancés et nous les poursuivrons tant que le Parlement consentira à nous fournir les fonds nécessaires. Il n'y a aucune divergence d'opinion entre l'honorable député et moi, au sujet de l'opportunité d'un relevé géologique ; mais ce que je désire signaler à la Chambre c'est la différence entre un relevé géodésique fait avant tous les autres arpentages, relevé désirable en théorie, et un relevé pratique qui suit, autant que les circonstances le permettent, les arpentages qui ont déjà eu lieu pour différentes fins. Il est vrai que, jusqu'à un certain point, on s'expose à recommencer des études qui ont déjà été faites. Cela n'a lieu que dans une mesure très restreinte.

Les arpentages qui doivent avoir lieu dans l'Ouest pour l'établissement des colons et ceux qu'il a fallu faire jadis dans le même but ne sont pas une répétition des études que nécessite la construction des chemins de fer ou les recherches géologiques. Il peut y avoir des cas où ces travaux empiètent les uns sur les autres, mais ces cas ont peu d'importance. L'important c'est de faire face sans délai, ou le plus tôt possible, aux besoins du pays dès qu'ils se manifestent et là où ils se font sentir. Nous pouvons attendre le moment où nous pourrons nous permettre cette dépense, pour obtenir la précision absolue qu'assure un relevé géodésique; mais nous ne pouvons pas différer d'activer la colonisation du vaste territoire de notre merveilleux pays. Autre chose est un relevé géodésique de la Belgique, de l'état du Massachusetts, ou même de l'Irlande, et autre chose est un relevé géodésique du Canada. Même un relevé géodésique des Etats-Unis qui comptent une population de 80,000,000 d'âmes étant un revenu formidable, est très différent d'un relevé géodésique du Canada, étant donné sa population et son revenu.

M. R. L. BORDEN: Où en est-on rendu aux Etats-Unis?

L'hon. M. OLIVER: Je n'en ai aucune notion.

M. J. A. CURRIE (Simcoe-nord): Monsieur l'Orateur, ce sujet est très important et ne doit pas être traité à la légère. J'approuve cordialement les paroles du représentant de Lunenburg (M. Maclean). Le ministre de l'Intérieur, qui vient de reprendre son siège, ne semble pas, malheureusement, saisir l'idée maîtresse du discours de l'honorable député. Il croit qu'un relevé géodésique ou topographique est un relevé théorique et que le seul relevé pratique est la méthode que suit actuellement son département pour tracer le plan des emplacements de ville, des terres arables, et pour exécuter d'autres travaux semblables. Qu'il me soit permis de lui affirmer qu'au point de vue pratique la méthode la plus exacte est celle qui se conforme aux exigences de la triangulation et des études topographiques, et que la méthode théorique et absolument incertaine est celle qui prévaut actuellement de faire faire des arpentages sans avoir aucun point de repère et sans indiquer aucun des accidents géographiques. Il est notoire que, dans tous les pays de l'Europe moderne et aux Etats-Unis, on fait des études topographiques et géodésiques.

Le représentant de Lunenburg a expliqué avec beaucoup de clarté la différence entre notre mode actuel d'arpentage et un relevé géodésique. Je ferai observer que ce dernier commence par le mesurage d'une base connue. Cette base est mesurée au moyen d'instruments d'une grande précision, et l'erreur, sur une distance d'un mille, ne serait pas de la millième partie d'un pouce. Prenant pour point de départ l'université McGill, par exemple, on mesurerait une distance d'un mille, qui servirait à faire la triangulation de tout le pays et à le mesurer à la millième partie d'un pouce près. Tant qu'à exécuter ce travail, nous devrions y apporter la plus grande précision. Le gouvernement américain a entrepris de finir un levé semblable des Grands lacs, et, en feuilletant la correspondance de la commission des eaux limitrophes, j'ai constaté qu'il avait découvert que la carte de ces lacs était imparfaite à plusieurs égards à cause d'une légère erreur, probablement commise au début, qui, naturellement, était devenue une erreur considérable après que les nombreux angles eussent été mesurés. Il va sans dire que la triangulation du pays pourrait être faite très rapidement et être achevée d'un océan à l'autre probablement en moins de trois ou quatre ans. Viennent ensuite les études topographiques autour des points établis par la triangulation. Je connais un peu la question, et on m'excusera si je la traite sommairement.

Le département de la Milice a déjà fait dresser plusieurs cartes toporaphiques et je dois dire qu'elles sont admirables quant aux renseignements qu'elles contiennent. Supposons que les arpenteurs des terres arables dans toute l'étendue du Canada soient obligés d'insérer les renseignements topographiques qu'on exige pour une carte d'état-major, la dépense ne serait augmentée que d'un quart et l'ouvrage serait fait immédiatement et une fois pour toutes.

Le ministre de la Milice nous a dit que le système anglais d'état-major général serait adopté au Canada. Dans tous les pays d'Europe, l'une des attributions du grand état-major est de dresser un plan topogra-

phique exact de tout le territoire national. Personne ne peut nier que notre mode actuel d'arpentages ne soit une source de gaspillages énormes. Même dans les anciennes régions, il y a des arpenteurs à l'œuvre dans tous les townships et leur travail n'est jamais fini car, s'ils ont besoin de tirer une deuxième ligne après une première, il n'y a aucune carte et il faut tout recommencer. Nous avons aussi, sous la direction d'un département de l'administration, l'arpentage des terres en sections et en quarts de sections, et cet arpentage pourrait aussi bien se faire tout d'abord conformément aux exigences d'un levé topographique. Pour cela, il suffirait d'ajouter un homme ou deux à la brigade d'arpenteurs, car l'expérience démontre que deux hommes peuvent arpenter un mille carré par jour avec assez de précision pour qu'il n'y ait nulle part une erreur de plus d'un pied ou deux.

Comparés aux cartes géologiques des Etats-Unis, les nôtres doivent prêter à rire. Nos compagnies de chemin de fer font de nombreux travaux topographiques, mais qui ne profitent en rien à l'Etat. D'autre part, les administrations provinciales dépensent des sommes considérables en des arpentages qui se poursuivent incessamment, et le public canadien n'en peut bénéficie, à cause du système qui a cours généralement. Il faudrait, en effet, tenir compte d'une chose, c'est que beaucoup de nos vieux arpenteurs sont opposés aux études topographiques, à cause de l'énorme différence qui existe entre leurs méthodes et celles qui prévalent dans la plupart des pays qui ont adopté les procédés les plus modernes.

Pendant que les nôtres s'en vont sur le terrain, armés d'une chaîne, d'un registre et d'un théodolite, ceux des autres pays font un travail de cabinet. De tous ces vieux arpenteurs, il n'en est pas un sur cinq, qui, avec toutes ses connaissances, entendre rien à la topographie: on emporte un clinomètre, le compas prismatique, et, avec cela, on tire des lignes à travers quelque espace d'un mille carré, croquant ici et là quelques détails sur une planchette que l'on promène avec soi. C'est là le mode usité dans les armées; il a sur les méthodes anciennes la même avance qu'a la voiture électrique sur le chariot traîné par des bœufs. Aux Etats-Unis, les travaux du génie, les arpentages, sont sous le contrôle du ministère de la guerre, tandis qu'au Canada, chaque bureau a un personnel à lui.

Par exemple, l'administration des Travaux publics fait en ce moment faire pour son compte des études dans la péninsule du Niagara, en vue de rechercher le meilleur tracé à adopter pour le canal Welland; cependant les bureaux de la Milice sont en train d'exécuter une très bonne carte, qui donnerait en moins d'un quart d'heure, et sans frais, tous les renseignements dont on peut avoir besoin aux Travaux publics. C'est là un de ces cas où la dépense est inutilement doublée. Avec le système anglais, également suivi ailleurs, et qui a donné de bons résultats, il faudrait grouper dans un même bureau, celui de la Milice, tout notre personnel actuellement engagé dans quelque occupation relevant du génie. J'hésite un peu à lancer cette proposition, étant moi-même lié, dans une certaine mesure, aux choses de la milice canadienne; mais il n'en demeure pas moins qu'aux Etats-Unis, les études géologiques, les arpentages et tous les travaux publics relèvent tous du département de la guerre; aussi, à quelques exceptions près, rien de malhonnête n'y a été découvert depuis vingt ans dans les adjudications d'ouvrages publics, et les entrepreneurs ont dû s'en tenir strictement aux termes de leurs engagements, car ceux-là qui aux Etats-Unis ont, en leur qualité d'ingénieurs, la surveillance des travaux se sont trouvés des hommes d'honneur, à l'égal des plus honorables qu'il y ait au monde. Nous avons au Canada le collège militaire royal, qui s'emploie à former de très bons sujets pour ce genre de besogne. Le ministre de la Milice conviendra avec moi que tout gradué sorti de ce collège ne saurait manquer d'être un topographe accompli, en même temps qu'un bon arpenteur ordinaire. Après qu'aurait été ainsi organisé en un même bureau tout le personnel des ingénieurs, chaque administration pourrait y porter des propositions, pour y être résolues; nous éviterions par là cette anomalie coûteuse de faire deux fois le même ouvrage. Ce bureau constituerait une section à part, où entreraient ce que nous avons de mieux parmi nos arpenteurs et nos ingénieurs.

En Allemagne les cartes offrent deux teintes, noir et blanc, et l'on y distingue d'un coup d'œil l'emplacement de chaque vigne, écurie, maison, élévation quelconque.

Comme l'a fait observer M. le professeur Van Hise, ce travail ne coûte qu'une bagatelle, et, une fois fait, c'est pour toujours. Avez-vous besoin d'un renseignement quelconque sur la topographie de la contrée, vous n'avez pas à envoyer sur le terrain tout une équipe d'arpenteurs marchant à la découverte; avec une pareille carte, l'ingénieur sait tout de suite où placer son chemin de fer, sa ligne de tramways, son canal, et tout ce qu'il lui reste à faire, c'est de jalonner sur cette même carte son tracé.

Cette question est une de celles que la Chambre devrait sérieusmnt étudier, car il n'est pas sage de nous porter à des dépenses considérables pour de nouvelles commissions ou de nouvelles attributions de

besognes. N'est-il pas préférable de centraliser ainsi l'ouvrage et de donner la direction à un chef capable. Cette réforme que je préconise aura peut-être pour effet de déranger les ministres intéressés, mais ils ne devront pas oublier que c'est ainsi que se font les choses dans notre mère patrie, à l'expérience de laquelle nous avons constamment recours pour quelque procédé nouveau et plus efficace. Le ministre de l'Intérieur nous dit que l'adoption de ce système tendrait à mettre le pays à la disposition des arpenteurs et non plus les arpenteurs à la disposition du pays. En cela, il se trompe. Tout ingénieur connaisant son métier vous dira que, pour l'étude topographe achevée d'un comté du nord-ouest par exemple, il n'en coûterait pas plus de 25 ou 30 cents: la seule dépense additionnelle, en effet, serait de faire dresser de bonnes cartes, à l'aide de plaques de cuivre, que l'on garderait en lieu sûr, toujours prêtes à fournir au besoin de nouvelles cartes.

La commission des eaux frontières vient, m'a-t-on dit, d'adopter ce système pour ses études des lacs. Il a été établi à Buffalo un bureau où tout le travail des ingénieurs de cette commission est reporté sur des plaques de cuivre, qui l'enregistrent pour toujours.

Je crois que la Chambre ne pourrait faire mieux que d'adhérer à la proposition, tout au moins au sentiment de mon honorable ami le député de Lunenberg. L'honorable ministre de la Milice a déjà fait dans ce sens d'excellente besogne, et, malgré ce que ses collègues peuvent en penser—que c'est mettre inutilement beaucoup d'argent dans la préparation de pareilles cartes, je ne laisse pas d'avoir confiance que ceux-là qui connaissant l'état de la question voudront bien assurer la Chambre qu'à ne considérer que la défense du pays, ce sera faire un sage emploi des deniers publics. C'est seulement depuis l'an dernier que nous avons de ces cartes topographiques qui permettent à ceux de nos employés qui ne connaissent pas encore suffisamment le pays, de se retrouver, même dans les parties depuis longtemps habitées. Tel fonctionnaire, s'il a tant soit peu l'habitude de ces cartes et qu'il en connaisse l'échelle, pourra en moins de dix minutes savoir où il en est, et s'il lui est ordonné de se rendre à tel point, distant de 20 ou 30 milles, il trouvera, à l'aide de son compas, la direction qu'il lui faut prendre; dût-il avoir à franchir des ravins, traverser des forêts, il arrivera sans difficulté à l'endroit précis qui lui aura été désigné, ou à quelques pieds près du lieu indiqué.

J'aimerais beaucoup entendre l'honorable ministre de la Milice sur cette question, puisque, en fin de compte, le système suivi en Angleterre va nécessairement devenir le

M. J. A. CURRIE.

nôtre, et notre désir devrait être de l'appliquer strictement, en organisant un bureau chargé des études géodésiques et topographiques.

M. C. A. MAGRATH (Medicine-Hat) : Monsieur l'Orateur, je me trouve ce soir en excellente humeur et, par suite, tout disposé à me ranger, dans une grande mesure, à l'avis des collègues qui ont pris la parole avant moi.

Nous avons en 1876, du temps de M. Mackenzie, inauguré un service topographique et géodésique. Ce service a tout d'abord commencé dans l'Ouest des études que l'on a abandonnées au bout de trois ou quatre ans. Tout de même, la loi sur les arpentages avait prévu la formation d'un personnel composé d'hommes capables qui seraient connus sous le titre de topographes fédéraux.

J'ai consacré beaucoup de temps à l'étude de cette branche de ma profession. J'admets bien, avec l'auteur de cette résolution, que l'inauguration d'un système d'études scientifiquement conduites est grandement à désirer; mais je suis en même temps forcé de reconnaître que le ministre de l'Intérieur n'a pas tort de prétendre que l'œuvre par excellence pour notre pays, c'est de le coloniser et, dans cette vue, d'y faire les arpentages nécessaires.

Il y a une chose que je n'aime pas dans le plan que le ministère préconiser pour l'obtention des renseignements dont il peut avoir besoin, c'est d'en remettre le soin aux fonctionnaires des diverses branches de l'administration. Je n'ai rien à dire contre ces messieurs, qui sont, je n'en doute pas, des hommes fort capables ; mais entre toutes ces branches différentes, il ne peut manquer, je pense, d'y avoir quelque jalousie. Cela étant, il serait à désirer que l'on s'adressât pour cette commission, à des hommes autres que nos propres employés.

Pour ma part, j'aimerais que le Gouvernement nommât une commission qui serait chargée d'étudier les méthodes en usage aux Etats-Unis, en France et dans d'autres pays, afin de mettre le Canada en mesure d'adopter le meilleur système possible. Je ne vois pas de mal à cela, et, à mon sens, ce serait agir sagement.

Nous avons dans nos contrées de l'Ouest une étendue de 50 à 70 millions d'acres sans arbres; il s'y trouve des cours d'eau qui descendent des montagnes et vont se jeter dans la baie d'Hudson, à 200, peut-être 300 pieds au-dessous du niveau de la prairie. Nous avons là un sol de formation en grande partie argileuse, que les pluies ne pénètrent pas, en sorte qu'au printemps il est presque impossible d'y trouver de l'eau. Selon moi, c'est là ce que l'on appelle des terres arides, ou semi-arides. Je ne mentionne aucun endroit en particulier; mais un examen des rapports météorologiques pour les quinze ou seize dernières

années vous convaincra d'une chose, c'est que nombreuses sont les localités où il ne tombe pas en moyenne chaque année plus de neuf ou dix pouces d'eau. Dans la région qu'avoisine l'Outaouais, l'eau est portée près de la surface et elle entre dans le sol, pendant que, d'un autre côté, les pluies y sont très abondantes. S'il suffit pour la moisson de neuf, dix ou onze pouces d'eau tombé du ciel, et si notre dessein est de peupler largement ce vaste pays de l'Ouest, il faudra songer à adopter quelque plan de distribution. Inutile de compter sur la pluie pour donner à ces populations, que l'on désire nombreuses, assez d'eau tant pour les besoins domestiques que pour les fins agricoles. C'est là, à mon sens, une question vitale, et dont personne ici ne saurait se désintéresser; si, en effet mes craintes sont fondées, il va falloir nous mettre à l'œuvre, et tout de suite, pour trouver un moyen de venir en aide à la population de ces territoires de l'Ouest canadien.

L'auteur de la résolution que nous discutons en ce moment a parlé de M. le docteur Walcott et de travaux géologiques qui se poursuivent aux Etats-Unis depuis quinze ou vingt ans. Après avoir pris la mesure exacte des divers cours d'eau, on compare les lignes dans toute l'étendue du pays.

Le travail est fait à un prix très raisonnable, mais il faut une succession d'au moins quinze années de recherches scientifiques avant de connaître avec quelque degré de certitude l'importance de ce service d'eau, et plus vite nous commencerons ce travail sur une base généreuse, mieux ce sera. Prenons, par exemple, la rivière qui passe chez nous; elle change constamment son cours depuis au moins dix ans. Si on avait étudié la configuration de ce cours d'eau durant toute cette période, nous aurions appris par les mesures ainsi obtenues, les transformations qui se sont opérées dans la région qu'il baigne, et la même observation s'applique à tous les cours d'eau du pays. Le régime des eaux est le plus précieux héritage national que nous possédons. C'est une question que je soumets à l'étude attentive du ministre de l'Intérieur. Un montant de $10,000 est inscrit au budget pour ces fins, mais c'est un montant insuffisant. J'en parlai à l'ancien ministre de l'Intérieu (M. Sifton) quelques mois avant sa retraite, et il me déclara qu'il tâcherait d'obtenir $20,000 à ces fins. Il faut beaucoup plus que cela pour faire ce travail comme il convient. Soignons d'abord le côté commercial de cette question, le côté scientifique suivra.

Prenons l'Ouest, où existent ces compagnies d'irrigation; nous devrions y faire faire certaines études. Je citerai un exemple pour l'avantage du ministre de l'Intérieur. Il est important de faire faire des études à partir de la rivière du Vieux pour s'assurer de la possibilité d'en détourner une partie entre la petite rivière de l'Arc et la rivière Bell, dans le but de pratiquer de petits ruisseaux pour l'alimentation domestique. J'ignorais qu'on allait discuter ce soir cette question, car autrement, j'aurais été en mesure de la traiter beaucoup plus à fond, mais je croirais qu'il suffit d'appeler l'attention du ministre de l'Intérieur sur ce travail pour lui en faire voir l'utilité. Je veux me décharger de ma responsabilité, en cas que le temps vienne jamais où l'eau manquera pour les fins de la consommation dans les prairies. La question est de la plus haute importance pour le pays, et j'espère que le ministre de l'Intérieur l'envisagera au même point de vue.

L'hon. sir FREDERICK BORDEN (ministre de la Milice et de la Défense): Nous sommes très redevables à l'honorable député de Lunenburg (M. A. K.Maclean) d'avoir saisi la Chambre de cette question, et à l'honorable député de Simcoe-nord (M. Currie) d'avoir si habilement appuyé la motion. Nous leur sommes très redevables de l'exposé si clair qu'ils ont fait de la question, et des renseignements importants qu'ils ont donnés à la Chambre. Je n'avais pas l'intention de prendre part au débat, mais puisque l'honorable député de Simcoe-nord s'est adressé à moi, je crois que la politesse m'oblige à dire quelques mots, car j'ai été engagé en quelque façon dans certaines études qu'il a eu l'amabilité d'appeler excellentes, et qui, je suis heureux de l'apprendre, ont été appréciées dans tout le pays. Je ne discuterai aucun point contesté. Il m'importe peu que ces travaux géodésiques soient faits par le département de la Milice ou par le département de l'Intérieur, pourvu que le travail soit fait vite et avec précision, et je suis heureux d'entendre dire à mon collègue, le ministre de l'Intérieur que ces travaux se poursuivent actuellement.

Aux Etats-Unis, comme l'ont dit les honorables députés de Lunenburg et de Simcoe, les études géodésiques, et de fait, tous les travaux du génie, sont entièrement sous le contrôle du bureau de la guerre, et après cent ans d'expérience, on trouve que le service fonctionne admirablement. Comme l'a dit l'honorable député de Simcoe-nord, ce n'est qu'en une ou deux occasions qu'a été soupçonnée la bonne foi des ingénieurs employés dans les entreprises publiques aux Etats-Unis. S'il est nécessaire, dans un pays comme les Etats-Unis où la paix a généralement régné, et en Canada où nous espérons qu'elle régnera toujours, de maintenir une troupe de volontaires et avec elle un corps du génie, il me paraît raisonnable et désirable de confier quelque travail important à ces ingénieurs. Aux Etats-

Unis, on leur fait faire des études de ce genre. Il serait désirable, vu la qualité des hommes que nous employons maintenant dans le corps du génie de la milice de confier à ce dernier un travail de cette nature, et nous avons entrepris de construire les cartes et de faire les relevés nécessaires pour la défense des endroits de notre pays qui demandent une connaissance topographique minutieuse, si jamais nous devons connaître les moyens de nous défendre en cas d'attaque.

Quant à hâter ce travail, c'est une question d'argent a dit mon honorable collègue, et je ne sache pas qu'il se soit opposé à faire faire un travail géodésique ou une triangulation de tout le pays, à moins qu'il n'en coûte excessivement cher, et son opinion est que le travail doit s'opérer graduellement, les études faites jusqu'ici devant être coordonnées pour servir plus tard.

J'espère que le rapport demandé sera déposé et imprimé, et que tous les députés le liront attentivement. J'espère aussi que le Parlement votera à mon collègue le montant nécessaire pour lui permettre de pousser l'achèvement de ces travaux géodésiques et de cette triangulation le plus activement possible, afin de les terminer au plus dans dix ans.

L'honorable député de Lunenburg a cité la déclaration d'une personne marquante du Massachusetts une déclaration que j'ai lue moi-même, allant à dire que s'il eut existé un plan géodésique de cet état il y a 50 ou 60 ans, des millions et des millions auraient pu être économisés dans la construction des chemins de fer et autres travaux d'utilité publique. La même observation s'applique au Canada. Heureusement qu'au Canada la colonisation n'est encore qu'à son enfance, et il sera possible, j'espère, de prendre avantage d'un plan géodésique dans bien des régions du pays, avant que la construction des voies ferrées soit trop avancée. Je crois que les documents demandés sont au département de la Milice, et je me ferai un plaisir de les déposer presque immédiatement si la motion est adoptée.

M. ANDREW BRODER (Dundas): Monsieur l'Orateur, le débat qu'a soulevé la motion de l'honorable député de Lunenburg (M. Maclean) m'a vivement intéressé. Je crois qu'on a trop fait un secret dans le pays des travaux de ce genre; le public n'a pas bénéficié des avantages de ces études. Nous ne ressemblons pas aux américains sous ce rapport. Nul doute que le public des Etats-Unis a retiré de grands avantages des cartes topographiques. Elles ont pour le moins économisé beaucoup d'argent aux cultivateurs dans leurs travaux d'égoutement. Le gouvernement fédéral a entrepris le desséchement de vastes étendues de terrains marécageux, et ces plans ont été de grande utilité aux personnes intéressées dans ces entreprises. On évalue, je crois, à 73,000,000 le nombre d'acres de terrains marécageux qui seront desséchés à l'est des montagnes Rocheuses, et les cartes qui ont été distribuées parmi le public étaient destinées en grande partie à aider le cultivateur sous ce rapport.

Quel que soit le département qui fasse ces plans, il me semble qu'il devrait d'abord commencer par les régions les plus peuplées, où les informations pourraient être de plus grande utilité au public que dans les régions circonvoisines. Je saisis fort bien la portée du raisonnement du ministre de l'Intérieur (M. Oliver) au sujet de la dépense à encourir. Dans un pays en formation comme le nôtre, il faut faire bien des choses sous forme d'ébauche seulement, parce qu'il faut devancer les besoins immédiats du public et l'expansion du pays. La relation de ces relevés aux entreprises commerciales est manifeste, et s'ils étaient exécutés dans ce but aussi bien que dans un but militaire, ils seraient un grand avantage pour le public dans l'accélération du mouvement d'expansion.

M. R. L. BORDEN (Halifax): J'ai écouté avec attention et intérêt le discours instructif de l'honorable député de Lunenburg (M. A. K. Maclean) et je concède de tout cœur qu'il a droit aux remerciements de la Chambre pour nous avoir saisis d'une question aussi importante. Le professeur McLeod, qui a charge de ces travaux dans la grande université McGill, m'a entretenu de cette question il y a environ un an et demi. Je fus vivement frappé alors de son raisonnement, et c'est pourquoi j'ai été d'autant plus intéressé ce soir, par ce débat. Je conçois que le ministre de l'Intérieur (M. Oliver) a raison. Il est impossible de songer à retarder la colonisation du pays, le développement des mines et les autres grandes entreprises nationales jusqu'à ce que nous ayons un plan géodésique parfait. C'est indiscutable; il est à peine utile d'insister. Je ne crois pas que l'honorable député de Lunenburg ait insisté non plus sur ce point. Mais il a insisté sur la très grande importance d'entreprendre un plan scientifique complet et exact, et de le compléter aussi vite qu'on peut raisonnablement s'y attendre, sans perdre de vue la dépense naturellement énorme d'un travail de cette nature. Le ministre nous a dit que ces relevés ont déjà commencés et sont fort avancés. J'aurais aimé qu'il nous donnât plus de renseignements sur l'état de ces travaux, mais je suppose que les documents qui seront déposés nous les fourniront.

Si je ne me trompe, la commission du service civil de 1907 nous a donné à entendre, dans son rapport, que beaucoup du travail des ingénieurs des différents départements se répétait, même jusqu'à trois ou quatre fois. Le ministre de l'Intérieur

semble ne pas attacher beaucoup d'importance à ce détail. Mais il se fait probablement beaucoup plus de gaspillage de ce côté que le ministre ne l'a donné à entendre dans ses observations. Nous sommes tous d'avis, j'en suis sûr, qu'il faut éviter cette répétition du travail, et que les départements devraient s'entendre un peu plus. Je suppose qu'il y a toujours un peu de formalisme dans les départements. Je me rappelle ma surprise il y a quelques années, lorsqu'un ministre du Gouvernement me déclara que son département avait été obligé de payer les droits de surestarie pendant une dizaine de jours, pendant qu'un autre département étudiait la question de savoir s'il pouvait lui permettre de se servir de son quai.

Dans l'intervalle le Gouvernement payait de l'argent du trésor public à un steamer qui transportait certains articles à l'usage de l'un des ministères. Ces disputes entre ministres et ces observations méticuleuses de règlement devraient être ignorées autant que possible, et l'ouvrage simplifié. Je ne sais pas où l'on en est rendu aux Etats-Unis dans ces travaux. Il y a plusieurs années qu'on s'y occupe. Je serais heureux si le ministre de l'Intérieur (M. Oliver) ou le ministre de la Milice (sir Fred. Borden) pouvaient nous renseigner sur ce point, et nous dire quelle quantité de travaux on espère accomplir en 10 ou 15 ans. La Chambre a été bien peu renseignée sur ce point. Peut-être ces renseignements nous viendront-ils dans les documents qui ont été demandés. Je crois comprendre que les explorations militaires, dont l'honorable député de Simcoe-nord (M. J. A. Currie) et le ministre de la Milice (sir Fred. Borden) ont parlé sont des études topographiques, et non pas géodésiques.

M'éloignant de ce sujet pour un instant, je veux appeler l'attention du Gouvernement sur la nécessité de faire prévaloir les opinions exprimées par l'honorable député de Medicine-Hat (M. Magrath). Je ne connais pas l'Ouest aussi bien que l'honorable ministre de l'Intérieur (M. Oliver) le connaît, mais je l'ai traversé trois ou quatre fois, et j'ai toute raison de croire que le développement en est retardé présentement par le manque, dans certaines parties du pays, de l'eau nécessaire aux usages domestiques. L'honorable député de Medicine-Hat a fait voir la nécessité d'une étude topographique et précise, surtout dans l'Ouest, de nos sources d'eau, non seulement de l'eau nécessaire à l'irrigation des terres, mais d'eau potable pour les usages domestiques.

L'honorable député de Medicine-Hat voulait faire comprendre, ainsi qu'il vient de me le dire, la nécessité de trouver un moyen d'amener l'eau qui descend en abondance des montagnes, dans les vastes parties de l'Ouest que l'on pourrait appeler semi-arides, en beaucoup plus grande quantité pour les usages domestiques qu'on en utilise maintenant, et il croit qu'on pourrait y arriver en creusant un réseau de ruisseaux ou chenaux, qui aideraient beaucoup au développement de quelques-unes des régions où la colonisation jusqu'à présent à été difficile. De cette façon la population des prairies de l'Ouest serait approvisionnée d'eau pour les usages domestiques, ce qui lui a manqué beaucoup jusqu'à présent.

Lorsque je suis allé dans l'Ouest il y a environ cinq ans, les habitants de deux ou trois localités m'ont dit qu'ils avaient creusé des puits artésiens en différents endroits à une très grande profondeur, mais n'avaient pu avoir d'eau, et qu'il était absolument nécessaire que le Gouvernement leur vint en aide de quelque façon, s'il voulait que ces établissements continuassent à exister. Il est possible que depuis ce temps l'on soit venu en aide de quelque façon à ces établissements, mais il n'y a aucun doute que la question d'eau en est une très sérieuse dans certaines parties de l'Ouest, et qu'elle mérite l'attention du Gouvernement et du Parlement.

En terminant, je dirai que tout en approuvant beaucoup le ministre de l'Intérieur quand il dit que les grands mouvements de colonisation ne doivent pas attendre pour agir que le Gouvernement fasse une exploration scientifique des lieux, cependant je suis de l'avis énoncé par mon honorable ami de Lunenburg (M. Maclean) qu'il faudrait faire dans notre pays une exploration scientifique soignée comme celles que toutes les nations civilisées du monde ont faites ou font présentement, et qu'une part raisonnable des revenus du pays devrait être appliquée annuellement à des travaux de ce genre, afin que nous ne restions pas en arrière des grands pays du monde sous ce rapport.

(La motion est adoptée.)

DISCUSSION D'UNE MOTION CONCERNANT LA DIVERSION DES EAUX DE LA RIVIERE ALLEGASH.

M. PIUS MICHAUD (Victoria) (N.-B.) demande le dépôt:

D'une copie de toutes correspondances et pièces échangées entre les Etats-Unis et le Canada, au sujet de la diversion des eaux de la rivière Allegash, un tributaire de la rivière Saint-Jean.

—Je veux dire quelques mots à l'appui de cette motion. Nous lisons dans le premier volume des lois des Etats-Unis sous le titre " Constitution des Etats-Unis," que la constitution des Etats-Unis et les lois passées en vertu de cette constitution, et tous les traités existant ou qui seront signés avec d'autres pays, y compris ceux relatifs aux frontières entre le Canada et les Etats-Unis doivent être regardés com-

me la loi suprême des Etats-Unis, et tout état de l'union américaine est lié par cette loi, nonobstant toute autre qu'il pourrait adopter.

Par le traité d'Ashburton, la rivière Saint-Jean, qui est longue de 450 milles, et prend sa source dans l'état du Maine et dans la province de Québec, a été établie frontière internationale entre les Etats-Unis et la province du Nouveau-Brunswick en un point où le Maine touche à la limite opposée du comté de Madawaska. Il est dit dans ce traité que dans le but d'encourager et de promouvoir l'industrie des habitants de l'état du Maine ou de la province du Nouveau-Brunswick que la rivière Saint-Jean et ses tributaires resteront ouverts au transport libre des produits de la forêt et de l'agriculture. Je désire dire ici, Monsieur l'Orateur, qu'il était permis par ce traité de flotter sur les eaux de la rivière Saint-Jean, jusqu'à son embouchure sur la baie de Fundy, tout le bois coupé près des sources de ladite rivière Saint-Jean.

La rivière Allegash est un tributaire de la rivière Saint-Jean et passe entièrement dans l'état du Maine. En 1841, un an avant le traité d'Ashburton, permission a été demandée de couper un canal entre le lac Chamberlin et l'un des bras de la rivière Penobscot. Nous voyons que cette permission a été refusée pour plusieurs raisons. En 1846, une compagnie, connue sous le nom de la compagnie du Lake Telos and Webster Pond Log and Sluiceway Company a obtenu une charte de la législature de l'état du Maine, et a été autorisée à couper un canal entre le lac Churchill et l'un des bras de la rivière Penobscot.

Je désire expliquer que la rivière Allegash prend sa source dans les lacs Churchill, Chamberlin, Heron, et quelques autres. En 1847, on demanda une autre autorisation de faire un barrage au pied du lac Churchill, en vue de détourner les eaux de la rivière Allegash dans un bras de la rivière Penobscot, et d'empêcher les commerçants de bois de la rivière Saint-Jean de jouir des avantages que leur donnaient les eaux de cette rivière. Autorisés, explicitement ou implicitement, par cette loi, les commerçants de bois de l'état du Maine ont détourné virtuellement toutes les eaux de la rivière Allegash dans une rivière de l'état du Maine. En 1903, nos amis américains n'étant pas encore satisfaits d'avoir détourné les eaux de cette rivière à leur propre usage, ont demandé à la législature l'autorisation de faire des barrages plus élevés, afin d'en retirer de plus grands avantages. Les habitants du Nouveau-Brunswick ayant eu connaissance de ce qui se passait, engagèrent les services d'un avocat et l'envoyèrent à Augusta, la capitale du Maine, pour combattre la loi demandée.

M. PIUS MICHAUD.

Je regrette de dire que la législature a accordé l'autorisation qu'on lui demandait, et conséquemment on a pu construire des barrages, couper des canaux et détourner plus d'eau de ces lacs et de la rivière Allegash. Quel a été le résultat de cette diversion d'eau pour la rivière Saint-Jean? Les commerçants de bois dans la partie nord de la province du Nouveau-Brunswick en ont toujours souffert depuis. Ils descendent leur bois de bonne heure au printemps, passé l'endroit où la rivière Allegash se jette dans la rivière Saint-Jean. Dès le commencement de juin, le niveau de la rivière Saint-Jean baisse et une grande quantité de bois qui vient du haut de la rivière s'arrête en chemin et reste exposé sur les bords de la rivière Saint-Jean pendant tout l'été. Tout le monde sait que si une bille de bois reste pendant un été exposée à la température et à la chaleur du soleil, sa valeur diminue probablement de deux tiers quand on la transforme en madriers ou en planches, à la saison suivante. Il y a là une grande perte pour les commerçants de bois de la rivière Saint-Jean, et de la ville de Saint-Jean. C'est une question, dont le Parlement devrait s'occuper promptement. Nous avons pendant plusieurs années usé de tolérance à l'égard de nos amis de l'Etat du Maine, mais je crois que le temps est arrivé, de nous plaindre. Nous devrions aujourd'hui pouvoir soumettre nos plaintes à une commission, et je suis certain que le ministre des Travaux publics (M. Pugsley) a dû donner à cette question une attention toute particulière, lorsqu'il a nommé une commission pour s'en occuper.

On me dit que les commissaires sont sur le point de commencer leur enquête au sujet des difficultés qui existent aujourd'hui entre les commerçants de bois de l'état du Maine et ceux de la province du Nouveau-Brunswick. Le traité dit très distinctement que les intérêts de la rivière Saint-Jean doivent être respectés.

Il est étrange de voir qu'en différentes occasions l'état du Maine ait voté des lois autorisant les habitants de cet état à couper des canaux, à élever des barrages, et détourner les eaux de la rivière Allegash dans la rivière Penobscot. Les lois en vertu desquelles les traités sont faits sont appelées la loi suprême d'un pays, et je ne puis comprendre comment le gouvernement, la législature, et les sénateurs de l'état du Maine, aient votés des lois qui sont en opposition directe avec les articles de ce traité. Nous ne pouvons nous empêcher de ressentir très profondément les torts causés à nos industries par cette violation du traité. Nous avons ressenti l'insulte faite à notre honneur comme Canadiens et sujets anglais. Le traité n'a pas été observé à la lettre par nos amis, ainsi qu'il aurait dû l'être. Puisqu'ils disent qu'un traité d'après leur constitution est

la loi suprême du pays ils devraient être les premiers à l'observer. J'espère que la commission déjà nommée, s'occupera sérieusement de la question. J'espère qu'elle ne bornera pas son enquête aux différends qui existent présentement entre les deux pays, mais qu'elle ira plus loin et s'occupera des pertes que notre pays a souffertes pendant quarante ou cinquante ans par diversion de l'eau de la rivière Allegash dans une des rivières de l'état du Maine.

L'hon. WM PUGSLEY (ministre des Travaux publics): Monsieur l'Orateur, la question que mon honorable ami (M. Michaud) vient de soumettre à l'attention de la Chambre en est une qui a certainement une très grande importance, non seulement pour la population de la province du Nouveau-Brunswick qui s'occupe du commerce de bois sur la rivière Saint-Jean mais aussi pour une partie considérable des habitants de l'état du Maine, qui coupe et flotte du bois sur cette rivière, et qui est également intéressée avec les habitants du Nouveau-Brunswick à conserver la navigation de cette rivière. Cette diversion des eaux de la rivière Allegash de la rivière Saint-Jean dans la rivière Penobscot a été faite il y a déjà plusieurs années, et ainsi que mon honorable ami l'a si bien dit, elle a été cause de beaucoup de mécontentement parmi les habitants situés sur la rivière Saint-Jean. Elle a amené des difficultés très sérieuses en plusieurs circonstances, et je crois pouvoir ajouter sans crainte de me tromper, qu'en plus d'une circonstance le sang a été bien près d'être versé.

Nos concitoyens ont compris que ceux qui se sont autorisés de la permission accordée par la législature de l'état du Maine l'ont fait au mépris de ces obligations d'ordre national que les habitants du pays doivent observer à l'endroit de ceux d'une nation amie. Lorsque j'étais membre du cabinet de la province du Nouveau-Brunswick, c'est par mon intermédiaire que fut transmis au lieutenant gouverneur la proposition tendant à adresser une communication à l'embassadeur britannique, dans l'espoir d'engager le gouvernement des Etats-Unis à intervenir et à empêcher ce détournement des eaux dont notre peuple se plaint. Ces réclamations furent transmises par le Gouvernement de la façon accoutumée et par les canaux ordinaires; mais malheureusement, tout cela n'a pas encore abouti au redressement de ce grief. Sans doute, une des difficultés contre lesquelles viennent se heurter nos concitoyens, c'est qu'il est impossible de s'adresser aux tribunaux pour faire redresser ce grief; car, s'il nous fallait diriger des poursuites devant les tribunaux de l'état du Maine, nos concitoyens verraient se dresser devant eux le fait que l'état du Maine a législativement autorisé la compagnie en question à dévier les eaux de la façon qui fait l'objet des griefs en question. Il semble qu'il ne reste d'autre alternative que celle d'une correspondance diplomatique, dans l'espoir d'engager le gouvernement des Etats-Unis à prendre une initiative qui aboutisse à mettre fin aux atteintes portées à la navigation du fleuve Saint-Jean, il pourrait exister un désir fort sincère tendant à faire disparaître ces difficultés ainsi que toutes les causes de froissement entre les deux pays. Un fait qu'il importe de retenir ici c'est que dans le traité des voies navigables qui a été soumis au Parlement, il est expressément stipulé que chaque pays se réserve le droit d'insister sur la nécessité de maintenir la liberté de la navigation et que ni l'un ni l'autre pays n'aura le droit de détourner les eaux coulant dans les cours d'eau ou les fleuves frontières, ce qui pourrait abaisser d'une façon sensible le niveau de l'eau ou porter atteinte à la navigation.

Si ce traité devient loi, il assurera la consécration de ce principe et de ce droit et voici la conséquence logique qui en découlera; c'est que le gouvernement des Etats-Unis, prendra je l'espère, à bref délai, les mesures voulues en vue de révoquer les dispositions établies pour détourner les eaux de ce fleuve important vers une rivière de l'état du Maine et pour lui laisser de nouveau suivre son cours naturel, en assurant ainsi à nos populations la navigation du fleuve Saint-Jean qui, ainsi que l'a observé l'honorable député, est de la plus haute importance au point de vue des intérêts du pays en général. Je puis donner à l'honorable député l'assurance que les documents dont il a demandé le dépôt seront déposés sur le bureau de la Chambre, à aussi court délai que possible.

M. JAMES CONMEE (Baie-du-Tonnerre et Rivière-à-la-Pluie): La question soulevée par l'honorable député a une portée infiniment plus considérable que l'influence qu'elle peut exercer sur telle ou telle région en particulier. Je considère comme admis que nombre de cours d'eau frontières pourraient subir le contre coup de conditions similaires à celles dont il nous a fait l'exposé. La décision prise par les autorités des Etats-Unis à qui ont a confié le règlement des questions se rattachant à ces eaux internationales devrait trouver son application ici. Il a surgi une question presque absolument similaire au sujet du détournement de la rivière à la Pluie. Une compagnie américaine se reposant sur une loi qu'elle avait obtenue de l'état du Minnesota s'adressa au département à Washington pour obtenir la ratification de projets relatifs au détournement permanent d'une partie des eaux du bassin d'épanchement du lac au Bouleau, situé entièrement dans l'état du Minnesota mais qui,

dans son cours, se jetait, vers le sud-ouest, dans la rivière à la Pluie qui est un cours d'eau de nature internationale. La commission des voies navigables internationales s'occupa de cette question et son rapport fut ratifié par le secrétaire de la Guerre aux Etats-Unis; or, en donnant les raisons à l'appui de sa décision et en citant les autorités, elle invoque l'opinion exprimée par M. Evarts, jadis secrétaire d'Etat aux Etats-Unis sur une question qui avait surgi entre le gouvernement des Etats-Unis et le gouvernement mexican, relativement aux eaux du fleuve Rio-Grande qui prend sa source dans un pays et coule dans un autre pays.

Le grief formulé dans cette circonstance, c'est qu'on détournait une trop grande quantité d'eau, pour les objets de l'irrigation dans un pays, et cela au détriment des citoyens de l'autre pays qui désiraient conserver cette eau pour les mêmes usages et c'est sur ce point que M. Evarts donne son opinion.

Dans son rapport la commission dite des voies navigables internationales fait l'observation suivante, au sujet de l'opinion exprimée par M. Evarts.

Il semble que la courtoisie entre nations demande qu'en l'absence de circonstances d'urgence, l'exercice du pouvoir souverain ne doive pas s'effectuer au préjudice d'une nation amie ou de ses citoyens ou de ses sujets, sans l'agrément de cette nation.

Si je saisis bien la pensée de mon honorable collègue (M. Michaud) on n'aurait pas réellement détourné vers l'état du Maine les eaux frontières du fleuve Saint-Jean, mais celles d'un tributaire de ce cours d'eau frontières, et il s'agit d'un cas similaire:

Le droit commun protège les propriétaires riverains contre tout détournement permanent des eaux qui pourrait porter préjudice à leurs droits et ce droit repose non seulement sur les principes dont la nécessité est reconnue au point de vue social, mais encore sur la justice et l'équité. Bien que le droit commun ne fasse pas partie du droit des gens, ses principes, en tant qu'ils se posent sur la question et l'équité, devraient être appliqués, chaque fois que la chose est susceptible d'application, chez les peuples agissant à titre de puissances souveraines. Aux Etats-Unis, par le passé, le département d'Etat a adopté ce principe, et bien que l'application en ait été faite aux droits en litige des riverains, sur un cours d'eau frontière....

Ceci se rapproche sensiblement de la situation ici:

....la commission est d'avis qu'il n'y a pas lieu d'établir de distinction valable entre l'attitude adoptée par le gouvernement des Etats-Unis, dans la circonstance en question et les circonstances où il y a eu détournement de l'eau dans les limites mêmes d'un seul pays, alors que ce détournement de l'eau porte préjudice aux propriétaires riverains dans un autre pays.

M. J. CONMEE.

Voilà qui cadre parfaitement avec la situation en discussion. Puis la commission ajoute:

L'application du droit commun a été effectuée par M. Evarts, le secrétaire d'Etat.

Ainsi, au point de vue du droit international et de la courtoisie qui doit présider aux relations des nations amies et d'après les principes de l'équité et du droit posés par l'auteur en question, il me semble que le détournement des eaux dans la circonstance dont il s'agit, est inexcusable. Si j'appelle l'attention sur ce fait, c'est qu'il ne se reproduit pas seulement sur le fleuve Saint-Jean ou sur la rivière à la Pluie mais qu'il peut, en toute probabilité, se présenter dans nombre d'autres circonstances où il influerait gravement sur les intérêts de ce pays. A mon avis, Monsieur l'Orateur, il faudrait se préoccuper davantage de cette question, et exercer à cet égard une plus stricte surveillance.

(La motion est adoptée.)

DISCUSSION D'UN PROJET DE RESOLUTION TENDANT A ASSURER LE MARCHE NATIONAL A LA HOUILLE DU PAYS.

M. D. D. McKENZIE propose l'adoption du projet de résolution suivant:

La Chambre est d'avis qu'il faudrait prendre les mesures les plus propres à assurer aux exploitants de houille canadiens notre marché national.

—Monsieur l'Orateur, c'est l'urgence seule de cette question qui m'engage, à cette heure tardive, à réclamer pendant quelques instants l'indulgence de la Chambre, afin de signaler au Gouvernement et au pays cette grande question de l'industrie houillère canadienne. Cette question a fait l'objet des préocupations du Parlement dès l'origine même de nos institutions parlementaires, c'est-à-dire dès l'inauguration même du régime de la Confédération. Et une autre question connexe à celle-ci qui a fait l'objet de nos délibérations, c'est celle du libre-échange ou de la protection, en tant qu'il s'agit d'assurer à nos propres nationaux le marché de notre houille. Si j'appelle l'attention de la Chambre sur cette question en ce moment, c'est par suite de la grande agitation qui règne aujourd'hui au sujet de l'avenir du marché de la houille au Canada. Mettons brièvement en relief les importants intérêts qui se rattachent à notre industrie de la houille. Dans la province d'Ontario et parmi les populations du vaste Ouest canadien on ne se rend pas généralement compte de l'importance acquise par l'industrie de la houille en Nouvelle-Ecosse, surtout depuis l'année 1893, alors que le régime connu sous le vocable de lois Whitney fit affluer dans cette province d'énormes capitaux et imprima un si vif essor à notre industrie de la

houille. Pour donner une idée de l'étendue des intérêts commerciaux de la province de la Nouvelle-Ecosse, je vais mettre sous les yeux de la Chambre un tableau synoptique du commerce de la province, au cours de la dernière année civile:

Houille	$ 16,200,000
Coke	2,000,000
Or	237,000
Gypse, pierre calcaire et autres substances	725,000
Pierre et autres matériaux de construction	250,000
Fonte en gueuses	1,425,000
Acier	3,800,000
Rails d'acier, tiges à fil métallique, etc	8,112,000
Pêcheries	8,000,000
Manufactures, navires et transports des marchandises	38,000,000
Produits agricoles	26,500,000
Produits de la forêt	2,000,000
Total	$107,249,000

Si je cite cette statistique, c'est que, à la base même de la prospérité de la Nouvelle-Ecosse, figure parmi ses diverses industries le commerce de la houille. Au demeurant, cette observation s'applique non seulement à la province de la Nouvelle-Ecosse, mais à toutes les autres provinces canadiennes. Voilà pourquoi je me crois autorisé à signaler à cette Chambre et au pays en général tout ce qui peut porter préjudice à ce commerce de si haute importance . Je pourrais aussi mentionner les vastes capitaux directement engagés dans l'industrie de la houille dans les différentes parties du Canada. En Colombie-Anglaise, de 1836 à 1865, la production annuelle de la houille ne s'élevait guère qu'à 5,500 tonnes; de 1865 à 1898, cette production s'était relevée à 1,000,000 de tonnes; de 1898 à 1906, elle avait atteint le chiffre de 2,000,000 de tonnes et sans doute aujourd'hui, elle se chiffre environ par 2,5005000 tonnes.

Les capitaux engagés dans l'industrie houillère dans cette province atteignent un chiffre très élevé. Dans la seule houillère Wellington on a engagé $10,000,000 de capitaux et cette mine est outillée pour une production quotidienne de 5,500 tonnes.

La production quotidienne de la " Western Fuel Company " peut atteindre 5,400 tonnes. D'autres sociétés en Colombie-Anglaise développent fort rapidement leurs domaines et à brève échéance, leur production atteindra le chiffre de l'exploitation faite par d'autres compagnies plus anciennes et plus puissantes. La somme approximative de capitaux placés dans l'industrie houillère de la Colombie-Anglaise est d'environ $20,000,000. Dans la province de l'Alberta, les capitaux engagés s'élèvent environ par 2,500,000 tonnes.

Dans cette province il y a une immense étendue carbonifère qui s'étend des montagnes Rocheuses au Manitoba et de la frontière internationale à la rivière La-Paix. Dans la province de la Nouvelle-Ecosse nous avons placé les montants suivants dans le charbon seulement:

Comté de:	
Cap-Breton	$39,080,000
Inverness	10,500,000
Victoria	500,000
Richmond	2,000,000
Pictou	5,350,000
Cumberland	7,490,000
Total	$64,720,000

Dans l'industrie du fer et dans la fabrication des rails de fer et d'acier qui dépendent directement du succès de l'industrie carbonifère, nous avons placé un capital de $30,000,000 dans la Dominion Iron and Steel Company. Je ne peux pas préciser exactement le montant du capital de la Nova Scotia Steel Company, mais c'est une compagnie très importante et très prospère. La Londonderry Drummond Company à un capital de $1,000,000 pour l'exploitation du fer dans le comté de Colchester, et cette industrie dépend jusqu'à un certain point pour son existence, son développement et sa prospérité, de la prospérité du commerce du charbon dans cette province. Je dois dire tout ce que je peux en faveur de cette industrie, en me plaçant au point de vue du capital, car, il est important pour nous au Canada que toute personne qui place un dollar dans une industrie quelconque du pays reçoive l'attention et la protection de cette Chambre, autant qu'elle peut accorder cette protection en se conformant aux intérêts généraux du pays. Je soulève cette question parce que la Chambre est le tribunal qui seul peut décider des affaires d'un caractère aussi étendu et qui affectent les différentes provinces. Si la législature de la Nouvelle-Ecosse pouvait s'en occuper, si elle pouvait protéger et sauvegarder cette grande industrie, je n'ennuierais pas la Chambre en discutant une pareille question. Mais ce n'est pas une chose qui rentre dans les attributions d'une législature provinciale et alors je suis obligé de m'adresser au seul tribunal compétent. Il est de l'intérêt de ce pays, que le capital soit sauvegardé et que les capitalistes du monde entier aient l'assurance qu'au Canada nous avons un Parlement et des hommes politiques qui sont toujours attentifs à défendre les intérêts de ceux qui veulent bien placer leurs capitaux dans notre pays; mais c'est aussi notre intérêt que nous n'oublions pas les hommes, les femmes et les enfants, qui dépendent de cette industrie particulière dans toutes les parties du Canada et en nous occupant de ce dernier point, nous améliorons en réalité, la position de ceux qui placent leurs capitaux dans les industries canadiennes.

Dans la Nouvelle-Ecosse, nous comptons 103,000 personnes qui comptent pour leur existence sur l'extraction et la production du charbon. C'est un très grand nombre

de personnes. Je ne crois pas qu'il soit exagéré de dire que la moyenne des familles de mineurs soit de quatre personnes et que par conséquent, quatre personnes dépendent directement de tout chef de famille qui travaille dans une mine de charbon. J'ai dit qu'en Nouvelle-Ecosse il y a 103,000 personnes dans les mines et en prenant le nombre de ceux qui sont directement employés dans les mines des autres régions du Canada, nous avons 113,109 mineurs employés dans les mines de charbon. Multipliez ce nombre par quatre et vous aurez 452,436 personnes dépendant directement de cette industrie. Si vous entreprenez de les nourrir comme elles doivent l'être et si vous estimez le coût de la nourriture au montant peu élevé de $10 par mois, vous aurez une somme de $4,524,360 pour leur nourriture seulement, sans compter ce qu'il faut pour leur logement et leur habillement. C'est là une somme d'argent que le Canada, même avec son commerce énorme, ne peut pas traiter légèrement. Et c'est un montant que les commerçants d'Ontario et de Québec qui y sont directement intéressés, ne peuvent pas passer sous silence. Nous pouvons ignorer ce facteur, dans les provinces d'Ontario et de Québec, où la grande question semble être d'obtenir du charbon sans payer de droit, et par conséquent aussi bon marché que possible. Obtenir du charbon très bon marché, semble être la question d'une importance colossale dans la province d'Ontario et dans celle de Québec, sans s'occuper du commerce qui dépend de la production du charbon dans ce pays. Je prétends que si l'on prend les 103,000 individus qui, dans ma propre province, sont occupés directement à la production du charbon, on trouvera qu'il n'y a pas 10 p. 100 de leurs besoins auxquels la province peut subvenir.

Vous seriez surpris de savoir que ces 103,000 individus sont pour la plupart non producteurs, en ce qui concerne leur nourriture et leur habillement. Il est donc de toute importance que les grands centres manufacturiers du pays comprennent que la farine, le bœuf, le porc, les melasses, le sucre, et les autres produits que ces personnes consomment ne viennent pas de la Nouvelle-Ecosse, à l'exception d'une très petite proportion. Je n'hésite pas à dire que 75 p. 100 de ces produits viennent de Québec et d'Ontario. Il est donc très important pour ces deux provinces que l'industrie du charbon dans le comté de Cap-Breton et dans les autres régions de la Nouville-Ecosse, ne soit pas négligée.

Je désire insister encore sur un autre point au sujet du commerce de charbon entre Cap-Breton et la ville de Montréal et relativement aux navires qui font le service, aller et retour, entre Sydney et Montréal. L'idée semble exister dans Ontario et Québec que si nous avions un traité de réciprocité, le charbon de Sydney et de Louisburg irait à Boston ou dans d'autres ports de la Nouvelle-Angleterre. Mais nos amis, des provinces supérieures qui font un grand commerce avec nous, dans la Nouvelle-Ecosse ne doivent pas oublier que si le commerce du charbon des Provinces maritimes devait s'en aler à Boston, l'autre commerce des marchandises de nouveautés, de produits alimentaires et de tout ce dont peut avoir besoin le mineur, s'en irait aussi là avec le premier. Aujourd'hui les navires qui vont à Montréal chargés de charbon, ne rapportent pas d'autres marchandises que celles qui sont achetées par les mineurs et ces marchandises jouissent du bénéfice des tarifs de fret à bon marché. Il s'ensuit que si le commerce prend une autre direction nous n'aurons pas ces services de navigation et ces marchandises ne seront pas envoyées aux habitants du Cap-Breton comme elles le sont aujourd'hui. C'est là le point sur lequel je veux bien appuyer. Je désire qu'il soit bien établi que cette question de protection pour le charbon ne doit pas être envisagée sur une seule face. Il n'existe pas de classe dans le public qui procure autant de bénéfice aux commerçants que celle des mineurs de charbon.

Un agriculteur peut être bien à son aise, ainsi qu'un commerçant ou un homme de profession libérale, mais en ce qui concerne la facilité d'acquisition, le mineur de charbon est un citoyen qui donne plus de bénéfice tant qu'il possède de l'argent à dépenser. Règle générale, il n'est pas regardant quand il s'agit de dépenser son argent. Il nourrit bien et habille bien sa famille, et il n'a pas d'idée très conservatrice quand il s'agit de sa fortune. Pour cette raison le mineur et en général les hommes qui travaillent dans les districts miniers, sont les meilleurs pratiques et c'est une considération qui vaut la peine d'être étudiée par les manufacturiers et les commerçants, pour qu'ils fassent en sorte que le mineur de charbon soit en position d'élever sa famille convenablement et d'être un aide au commerce comme il l'est maintenant. Ce qui m'a frappé, avec d'autres personnes, c'est la baisse qui s'est produite sur notre commerce par la voie du Saint-Laurent. Je ne suis pas en état de dire exactement quelle en est la cause, mais nous savons qu'une année après l'autre, spécialement depuis les deux ou trois dernières années, le charbon américain s'avance le long des rives du Saint-Laurent dans la province de Québec, à l'exclusion de notre propre charbon. Permettez que j'attire votre attention sur les statistiques des années 1906, 1907 et 1908:

ETAT COMPARATIF des arrivages de charbon dans le Saint-Laurent—Saisons de 1906, 1907, 1908.

Noms des charbonnages.	Montréal.			Sorel.			Trois-Rivières.			Québec et Lévis.			Récapitulation.		
	1906.	1907.	1908.	1906.	1907.	1908.	1906.	1907.	1908.	1906.	1907.	1908.	1906.	1907.	1908.
Nova Scotia Steel and Coal Co	142,581	77,567	70,304	11,909	23,879	33,704	3,949	8,061	7,167	64,869	53,515	94,785	223,308	163,022	205,960
Dominion Coal Company, Ltd.	1,043,493	937,421	1,204,573	8,257	4,373	4,373	42,641	63,476	37,700	80,230	82,939	101,957	1,174,621	1,088,209	1,348,551
North Atlantic Collieries	.....	.....	1,830	.....	.....	.....	1,400	.....	.....	.....	738	.....	1,400	739	1,830
Inverness Railway and Coal Co	34,405	39,334	19,150	10,342	.....	.....	.....	.....	.....	25,142	37,862	62,826	69,889	77,196	81,976
Port Hood Coal Co.	.....	8,646	.....	.....	.....	.....	.....	1,600	.....	.....	1,960	20,450	.....	12,206	20,450
Mabou Coal Co.	.....	.....	733	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	733
Intercolonial Coal Co	48,025	36,371	30,365	.....	.....	.....	.....	.....	.....	5,000	9,507	.....	53,025	45,878	30,365
Acadia Coal Co	59,861	62,532	69,125	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	59,861	62,532	69,125
Charbons de la N.-E.	1,328,365	1,161,871	1,396,080	30,508	28,252	38,025	47,990	73,137	44,867	175,241	186,521	280,018	1,582,104	1,449,781	1,758,990
Charbons d'Ecosse et d'Angleterre	28,900	.....	7,000	.....	.....	.....	4,000	.....	46,990	650	.....	14,000	33,550	.....	67,990
Charbons bitumineux des E.-U	13,000	52,063	130,443	.....	2,560	702	1,800	.....	.....	25,000	51,100	64,782	39,800	105,723	195,927
Année 1906	1,370,265	.....	.....	30,508	.....	.....	53,790	.....	.....	200,891	.....	.....	1,655,454	.....	.....
" 1907	.....	1,213,934	.....	.....	30,812	.....	.....	73,137	.....	.....	237,621	.....	.....	1,555,504	.....
" 1908	.....	.....	1,533,523	.....	.....	38,727	.....	.....	91,857	.....	.....	358,800	.....	.....	2,022,907
"Mining Record" 23 déc. 1908															

Or, je tiens à signaler particulièrement à l'attention publique que la réciprocité des anciens jours, en matière de charbon, n'a pas été très avantageuse à ceux qui avaient placé leurs capitaux dans les charbonnages de la Nouvelle-Ecosse ou d'autres provinces du Canada. Et quand je parles de ceux qui ont engagé leurs capitaux dans les charbonnages de la Nouvelle-Ecosse, il ne s'agit pas seulement, je regrette de le dire, de capitalistes de cette province. Ce sont des personnes riches de la province de Québec, de Montréal, de l'Ontario, et d'autres parties du Canada, qui ont engagé leurs capitaux dans ces exploitations minières et non pas tant les habitants de la Nouvelle-Ecosse. Et quand j'invite les représentants en cette Chambre de toutes les parties du Canada à s'intéresser à cette question, et à sauvegarder l'industrie houillière de la Nouvelle-Ecosse, je ne les invite pas à sauvegarder particulièrement les intérêts des habitants de cette province, mais ceux de la population du Canada tout entier.

En 1865, le commerce du charbon était devenu un facteur tellement important pour la province de la Nouvelle-Ecosse, par suite de la plus-value des ventes opérées par les nouveaux charbonnages mis en exploitation quand les nouvelles concessions furent faites, en dehors du cercle de l'association minière générale, qu'on jugea nécessaire de nommer un inspecteur des mines qui se chargerait de voir aux intérêts miniers de la province. C'est le premier inspecteur des mines qui ait été nommé en Amérique. En 1867, le gouvernement des Etats-Unis imposa un droit de $1.25 la tonne sur toutes les importations de charbon. L'imposition de ce droit eut un effet très désastreux sur la production et sur le développement du commerce de toute la Nouvelle-Ecosse; car jusque-là, les états de la Nouvelle-Angleterre avaient été nos meilleurs clients, en l'absence pour le moment d'autres débouchés; car à cette époque la consommation locale était restreinte, il n'y avait encore que quelques milles de chemin de fer de construits et le transport de la houille s'effectuait entièrement par des voiliers.

De 1850 à 1854, le charbon avait été admis aux Etats-Unis moyennant un droit de 4 p. 100 *ad valorem*, et en 1853, la quantité de charbon expédiée avait atteint le chiffre de 124,764 tonnes. De 1854 à 1866, la houille fut admise en franchise, et les exportations s'élevèrent du chiffre de 139,125 tonnes à celui de 404,252 tonnes. En 1864, il fut imposé un droit de $1.25, et les envois tombèrent à 165,431 tonnes. En 1892, le droit fut réduit à 75c, et les exportations tombèrent graduellement jusqu'en 1896, où elles ne formèrent plus qu'un total de 16,099 tonnes. En 1894, le droit fut réduit à 40c sur le charbon passé au crible, et à 15c sur le petit charbon, passant à travers un tamis d'un demi pouce d'ouverture. En 1896, les envois de charbon s'élevèrent à 174,919 tonnes. En 1897, les droits furent portés à 67c. Les envois augmentèrent jusqu'en 1903, année qu'ils s'élevèrent à 968,832 tonnes, mais en 1907, ils sont tombés à 616,312 tonnes et à un chiffre moindre encore en 1908, comme l'indiquent les chiffres suivants pour le port de Boston (Everett): 1907, 545,642 tonnes; 1908, 370,709 tonnes, diminution de 47.18 p. 100.

Les fréquents changements dans les droits imposés par les Etats-Unis nous ont obligés dès 1893 à chercher ailleurs un écoulement pour notre charbon. Comme je l'ai déjà dit, la loi Whitney de 1893, dont nous sommes redevables dans une grande mesure au ministre des Finances (M. Fielding), nous a permis dans le temps de résoudre la difficulté, et n'a cessé depuis d'être un grand bienfait pour l'industrie houillère de la Nouvelle-Ecosse. En 1905, quelques années après l'adoption de la loi de Whitney, la consommation locale de houille dans la Nouvelle-Ecosse atteignait le chiffre de 1,651,735 tonnes, soit 400,000 tonnes de plus que la production totale de 1885. Les provinces voisines ont acheté de nous cette année-là 2,120,148 tonnes; et nous avons exporté sur d'autres pays 703,401 tonnes. Les ventes totales de houille de la Nouvelle-Ecosse cette année-là ont atteint le chiffre de 4,475,284 tonnes.

Pour l'année close le 30 septembre 1907, le tableau suivant indique la distribution du charbon produit dans la Nouvelle-Ecosse:

La Nouvelle-Ecosse a consommé 1,842,419 tonnes, soit 36.50 p. 100 du total des ventes;
Le Nouveau-Brunswick, 424,128 tonnes, soit 2.92 p. 100;
L'île du Prince-Edouard, 77,493 tonnes, soit 1.53 p. 100;
Québec, 1,709,592 tonnes, soit 33.87 p. 100;
Les Antilles, 2,598 tonnes, soit 0.05 p. 100;
Le Mexique, 7,591 tonnes, soit 0.15 p. 100;
Autres pays, 12,483 tonnes, soit 0.24 p. 100;
Houille consommé à bord des bateaux à vapeur, 204,572 tonnes, soit 4.05 p. 100;
Etats-Unis, 616,321 tonnes, soit 12.23 p. 100.

Sur un total de ventes de 5,046,690 tonnes, le marché local et des ports du Saint-Laurent en ont consommé 4,203,134 tonnes, soit 83.28 p. 100, tandis que les Etats-Unis n'en ont consommé que 12.23 p. 100. Sur ce total de vente, 73.45 p. 100 ont été contribués par le comté du Cap-Breton; 12.46 p. 100 par celui de Pictou; 8.14 p. 100 par celui de Cumberland; 5.93 p. 100 par celui d'Inverness.

Nous voyons que les exportations de houille de la Nouvelle-Ecosse sur les Etats-Unis, qui étaient de 465,194 tonnes en 1865, sont tombées à 88,495 tonnes en 1878; tandis que les importations de houille du Ca-

nada à provenance des Etats-Unis se sont élevées, de 162,200 tonnes qu'elles étaient en 1865, à 746,516 tonnes en 1878. Avec un droit variant de 75 cents à $1.25 par tonne de charbon, les Etats-Unis ont augmenté leur production de houille, de 21,000,000 de tonnes qu'elle était en 1866, à plus de 50,000,000 de tonnes en 1878, et ce chiffre s'est élevé à 480,363 424 tonnes en 1907, soit 39.7 p. 100 de la production mondiale, tandis que le Canada a produit 10,510,961 tonnes soit 0.87 p. 100 de la production mondiale.

Relativement à la production de houille dans les Etats-Unis et si nous nous en rapportons aux chiffres de M. E. W. Parker, expert en la matière, et chef de la statistique du bureau géologique des Etats-Unis pour l'année 1907, les dernier rapports accessibles.

La production mondiale du charbon est de 1,209,184,109 tonnes. 39 7 p. 100 de cette énorme quantité sont attribués aux Etats-Unis. On observera que bien que l'Angleterre produise 299,970,677 tonnes de charbon, ou 24·8 p. 100 de la production totale du globe, la production des Etats-Unis est de 60 p. 100 supérieure à celle de l'Angleterre et de plus de 100 p. 100 supérieure à celle de l'Allemagne.

Abstraction faite de l'Angleterre, les Etats-Unis en 1907, ont produit plus de charbon que tous les autres pays réunis. On doit remarquer aussi que plus de 98 p. 100 de la production mondiale sont fournis par des pays situés au nord de l'équateur; les pays au sud, n'en produisant que 20,000,000 de tonnes par année.

Aux Etats-Unis l'approvisionnement de charbon d'un accès facile est de 2,200 millions de tonnes, et au Canada, d'après les calculs les plus autorisés, cet approvisionnement est de 32,893,240,000. Telles sont les quantités de charbon dont le Canada dispose, mis en regard de celles des Etats-Unis.

En 1873, la Nouvelle-Ecosse retira en redevance sur le charbon, $83,000. Comme preuve de l'importance de cette industrie, je puis dire que cette année, les redevances sur le charbon ont fait verser $666,000 dans le coffre public de cette province. Pour donner une idée du développement de certaines mines, je puis citer les chiffres suivants:

En 1877, M. John Rutherford, inspecteur des mines, disait qu'entre Sydney-Mines et Lingan-Mines, il y avait de 260 à 270 ouvriers employés à l'extraction du charbon. En 1898, les seules mines de Sydney employaient sous terre 492 hommes et enfants et à la surface, 243, soit un total de 735, pour extraire et expédier 267,000 tonnes de charbon.

Durant l'année expirée le 30 septembre 1907, les mines de Sydney ont employé:

Sous terre:	
Ouvriers d'élite	893
Manœuvres	535
Enfants	100
A la surface:	
Ouvrier d'élite	112
Manœuvres	205
Enfants	9
Total	1,864

Ces ouvriers ont extrait et expédier 664,404 tonnes de charbon.

Je viens de démontrer, monsieur l'Orateur, les progrès considérables accomplis par la Nouvelle-Ecosse, dans la production du charbon, les capitaux énormes engagés dans cette industrie et j'ai expliqué qu'un pays étranger est en voie de nuire à cette industrie et de s'emparer de notre marché. Je considère qu'il n'est que juste de prendre des mesures pour empêcher de péricliter ce marché de la vallée du Saint-Laurent qui est notre principal marché. Il nous faut trouver les moyens de conserver ce marché si avantageux et si important pour nous. J'ai ici la déclaration d'un personnage qui n'est autre que l'honorable R. Drummond, un des hommes les mieux connus dans l'industrie houillère de la Nouvelle-Ecosse, qui ne manque pas de s'effrayer de ces importations du charbon américain au Canada. " Les Américains," se demande-t-il, "ont-ils sur nous le double avantage du prix et de la qualité? Sinon, comment expliquer ces augmentations dans l'importation du charbon des Etats-Unis:

	Tonnes. 1906.	Tonnes. 1908.
Québec	20,000	66,000
Saint-Hyacinthe	3,500	41,000
Montréal	22,000	243,000
Sherbrooke	1,500	11,000
Trois-Rivières	1,500	9,000
Sorel	334	12,000
Saint-Jean	1,500	17,000
Total	51,000	432,000
Résumé des importations de Québec:		
Anthracite	563,655	737,624
Bitumineux	51,000	451,000
Poussière de charbon	15,000	105,000
Total	630,000	1,295,000

J'ai ici des tableaux préparés avec soin, indiquant l'augmentation de la production des différentes mines, le nombre d'ouvriers employés à l'extraction du charbon aux différents endroits, les capitaux engagés dans cette industrie, et les localités où sont situées les mines.

Avec votre permission, monsieur l'Orateur, je demanderai que ces tableaux soient considérés comme lus et remis au sténographe :

Compagnies houillères.	Localités.	Production.	Ventes.	Force motrice.	Ouvriers.	Proportion du rendement employée pour la force motrice et par les ouvriers.
	Comté de Cumberland—					
Canada Coals and Railway Company	Joggins	50,385	32,623⅔	11,192	1,919	26·02
Cumberland Railway and Coal Company	Springhill	339,039½	280,474½	36,759	16,456	15·69
Maritime Coal, Railway and Power Co.	Chignecto	44,143	36,015	5,164	1,333	14.71
Minudie Coal and Transportation Company	Rivière Hébert	44,107	35,954	2,336	960	7.47
Prospect Coal Mining Company, Atlantic Grindstone C. R. Co.	Lower-Cove	4,769	3,464	412	428	17·59
Scotia Coal Company (Ripley and Blenkhorn)	Maccan	2,088	1,615	265	128	18·82
Strathcona Coal Company	Rivière Hébert	23,670	21,463	1,561	646	9·32
	Comté de Pictou—					
Acadia Coal Company	Stellarton	385,006	312,687	64,515	8,924	19·08
Intercolonial Coal Company	Westville	301,490	274,524	25,854	6,532	10·74
Nova Scotia Steel and Coal Company	New-Glasgow	45,425	39,458	5,967	.....	13·13
	Comté du Cap-Breton—					
Dominion Coal Company	Glace-Bay	3,456,937	3,072,676	190,813	44,709	6·81
North Atlantic Collieries	Port-Morien	981	38	908	35	.....
Gowrie and Blockhouse Collieries	"	12,827	7,735	5,194	504	44·42
Nova Scotia Steel and Coal Company	Sydney-Mines	664,404	626,071¼	23,901	13,707	5·66
Sydney Coal Company	" "	3,053	3,381	61	90	4·94
Mackay Coal Company	Sydney-Nord	5,551	5,002	535	144	12·28
	Comté de Victoria					
Cape Breton Coal Mining Company	New-Campbellton	1,394	926	230	238	33·57
	Comté d'Inverness					
Inverness Railway and Coal Company	Inverness	261,004	225,517	21,907	3,995	9·92
Mabou and Gulf Coal Company	Mabou	8,303½	3,180½	4,547	290	58·25
Port Hood Coal Company	Port-Hood	76,083	63,885	12,292	2,835	19·88
	Tonnes	5,730,660	5,046,690	414,413	103,873	9·04

Nom de la cie.	Payé en salaires.	Provisions.	Total des salaires et provisions.	Nombre des employés.	Personnes dépendant des employés.	Personnes dépendant de l'industrie houillère.	Population des villes.	Population bénéficiant de l'industrie.
	$	$	$					
Comté de Pictou—								
Acadia Coal Co	702,000			1,445	6,000	7,000		
Intercolonial Co	490,681			970	3,000	4,000		
Marsh Colliery	60,000			90	250	250		
Totaux	1,252,816	319,466	1,571,282	2,505	9,250	11,250	14,000	20,000
Comté de Cumberland—								
Cumb. Ry. & Coal Co	884,000			1,600	5,000	6,500	6,500	18,000
Mar. C. R. & P. Co. Minudie Company Strathcona et autres	166,000			450	1,500	2,500	3,000	3,500
	1,050,000	167,000	1,217,000	2,050	6,500	9,000	9,500	21,000
Comté du Cap-Breton—								
Dominion Coal Co	3,750,000			8,300	21,000	25,000	40,000	40,000
Nova Scotia S. & C. Co	1,050,000			2,300	11,000	15,000	20,000	20,000
Autres houillères	150,000			350	1,200	1,500	2·000	2,000
Totaux	4,950,000	1,358,000	6,308,000	10,950	33,200	41,500	62,000	62,000
Comté d'Inverness—								
Inverness Coal Co	464,000			908	1,500	3,000	5,000	22,000
Autres houillères	150,000			350	900	1,200		
Totaux	614,000	194,500	808,000	1,258	2,400	4,200		
Nouvelles houillères	24,000	75,000	99,000					

Salaires	$ 7,800,000
Salaires et provissons	10,003,000
Nombre d'employés	16,750
Personnes dépendant des employés	57,350
Personnes dépendant de l'industrie houillère	125,000
Population des villes	175,000

Commerce du charbon, par comtés, pendant l'année expirée le 30 septembre 1908, province de la Nouvelle-Ecosse.

Tonnes de 2,240 lbs.

Provinces où le charbon est expédié.	Cap-Breton.	Pictou.	Cumberland.	Inverness.	Colchester.	Totaux.	Proportion par province	
							1908.	1907.
Nouvelle-Ecosse—Par terre	1,102,532	337,468	97,346½	73,283¼	422	1,611,050¾		
Par mer	243,760½	9,979	1,382	84,459½		339,581		
Total	1,346,291½	347,447	98,728½	157,742¾	422	1,950,631¾	35·56	36·50
Nouveau-Brunswick	166,657½	74,159	236,621	31,212	1,681	510,330½	9·30	8·46
Terre-Neuve	179,790	24,690		2,582		207,052	3·75	2·92
Ile du Prince-Edouard	33,740			24,590¾		63,330¾	1·15	1·53
Québec	1,667,747	191,982	68,064¼	119,845		2,047,638½	37·33	33·87
Antilles								00·05
Etats-Unis	456,518	1,091	41,825¼			499,634¼	9·15	12·23
Mexique								00·15
Autres pays	4,697					4,697	0·08	00·24
Bunker-Coals	193,352					193,352	3·52	4·05
Saint-Pierre	8,907					8,907	0·16	
Total en tonnes (2,240 lbs.)	4,062,900	639,369	445,239	335,972½	2,103	5,485,583½	100·00	100·00
	p.c.	p.c.	p.c.	p.c.	p.c.			
Proportion par comté.—1906	74·36	11·20	10·69	3·75				
1907	73·45	12·46	8·14	5·93				
1908	74·08	11·65	8·10	6·12	00·05			

Sans insister beaucoup sur ce point, je crois avoir assez bien dépeint la situation et avoir suffisamment établi ma thèse pour appeler l'attention du ministre et de toute la députation sur cette très importante question, et pour leur faire comprendre la nécessité de prendre des mesures afin de conserver au peuple l'excellent marché que nous avons pour la vente du charbon de la Nouvelle-Ecosse et de tous les endroits d'où l'on tire se combustible.

Je soutiens que, si c'est parfois une injustice de nous obliger à payer le charbon plus cher que nous ne voudrions le payer, nous ne devons pas oublier que la population du grand pays situé au sud du Canada a suivi la ligne de conduite que je préconise. Les habitants des états de la Nouvelle-Angleterre n'ont pas de charbon; ils reçoivent ce produit de l'Ouest et le paient plus cher qu'ils ne paieraient le charbon de la Nouvelle-Ecosse. Pourtant, ils ont assez de patriotisme pour supporter les petits suppléments qu'ils doivent payer afin de développer les grands charbonnages de l'Ouest et de conserver le commerce en-decà des frontières de leur pays. Je prétends que la population du centre du Canada ne considère pas comme elle le devrait la nécessité de développer les houillères de notre pays. Ce que les Canadiens doivent faire c'est de favoriser l'exploitation des ressources houillères de la Saskatchewan et de la Colombie-Anglaise, afin de les mettre à la portée de la population des grands centres de l'Ouest qui sont entrés dans la voie du progrès.

Ce soir, nous avons entendu parler de la nécessité de procurer de l'eau à la population de l'Ouest. Certes, j'approuve tous les moyens qu'on prend pour mettre à sa portée toutes les choses nécessaires au progrès qu'on constate là-bas; mais s'il faut de l'eau au colon pour faire bouillir la marmite et pour étancher sa soif, il lui faut aussi du feu pour faire cuire ses aliments, pour réchauffer ses enfants et pour assurer le bien-être dans son ménage. Cela est nécessaire et ne peut s'obtenir que par l'exploitation des mines qui lui permettra d'avoir du charbon à sa porte. Nous avons des charbonnages inépuisables dans la Saskatchewan, l'Alberta et la Colombie-Anglaise et lorsque les excellents chemins de fer aux pentes douces et aux gigantesques locomotives qui s'y construisent seront achevés, ils pourront remorquer des charges énormes auxquelles nous ne songeons pas aujourd'hui. C'est pourquoi je suis d'avis qu'il convient de nous appliquer à fournir à nos concitoyens de l'Ouest du combustible provenant de nos propres charbonnages.

Nous dépensons beaucoup d'argent pour la milice et l'armement du pays. Cela est fort juste, mais je voudrais savoir combien de temps le Canada pourrait soutenir une guerre si elle éclatait en hiver sans que nous puissions fournir du combustible à nos concitoyens de l'Ouest. Les Américains causeraient une disette chez nous en deux jours. Mais on ne parle pas de cela. Nous fournissons les soldats et les armes, sans prendre de mesures pour procurer du charbon aux nôtres pendant l'hiver, et il est facile de s'imaginer ce qui arriverait si les Etats-Unis cessaient de nous envoyer du charbon au milieu de l'hiver. L'approvisionnement dans Ontario, en hiver, ne suffit jamais pour plus de deux semaines, car on est certain de pouvoir s'en procurer à bref délai et, si toutes les communications avec les charbonnages américains étaient interrompues, la population se trouverait dans une situation à laquelle elle n'a jamais suffisamment réfléchi.

Après mûre réflexion et une longue étude de la question, je suis convaincu qu'en améliorant nos moyens de transport, nous pouvons expédier le charbon de l'Est jusqu'à Toronto et que, par les mêmes moyens, le pays à l'ouest de Toronto peut être approvisionné par les mines de l'Ouest.

Pour une nation qui veut grandir, qui aspire à devenir indépendante des puissances étrangères, autant qu'un pays peut l'être, en ce qui concerne l'énergie produite par le charbon et tout ce qui en découle, la plus sage politique serait de développer nos propres ressources houillères et notre commerce de charbon, afin de n'être pas à la merci d'un pays étranger. Pour la Nouvelle-Ecosse cette question est tellement importante qu'en 1897 le premier ministre de cette province n'a pas hésité à dissoudre la législature pour en appeler au peuple et savoir s'il était en faveur du maintien des droits sur le charbon. La réponse des électeurs a été presque unanime en faveur du maintien des droits.

Je suis convaincu qu'elle serait la même aujourd'hui. La question est importante pour la Nouvelle-Ecosse; elle l'est aussi pour l'île du Prince-Edouard, le Nouveau-Brunswick et la province de Québec par suite du trafic considérable que fournit cette industrie; mais si nous ne prenons pas les moyens de la protéger et de la maintenir dans l'état de prospérité où elle se trouve, un jour viendra où elle ne nous rendra pas les services qu'elle nous rend aujourd'hui.

Il me reste une seule autre observation à soumettre au ministère et à la Chambre. Je considérerai ensuite que j'ai exposé la question aussi complètement que me le permettaient les chiffres et les faits à ma disposition.

Le Gouvernement a entrepris de venir en aide aux autres industries du pays. Il y a quelques années, l'industrie métallur-

gique était dans un état si précaire que le Gouvernement a dû lui porter aide, secours et protection. Il se montre à la hauteur des circonstances et prit des mesures propres à empêcher la perte des capitaux engagés dans cette grande industrie et à assurer l'existence des populations qui en dépendent. Puisque le Gouvernement est venu en aide à l'industrie métallurgique par des droits et des primes et puisque nous avons contribué de nos deniers à cet encouragement, il n'y a rien qui empêche le Gouvernement de prendre des mesures et d'imposer même certains sacrifices au pays pour protéger l'industrie houillère.

J'ose espérer que cette fois encore et se montrera à la hauteur des circonstances et que la Chambre lui prêtera son concours dans la recherche du charbon américain, au détriment du charbon canadien, et qu'elle prendra les moyens nécessaires pour nous conserver notre marché et le fermer au charbon américain.

Je regrette d'avoir abusé aussi longtemps des instants de la Chambre, mais la question est d'une extrême importance. Je ne plaide pas uniquement la cause des capitalistes qui, soyez-en convaincus, ne me paient pas d'honoraires pour cela; mais je considère qu'il est de mon devoir, à titre de représentant d'un grand nombre d'ouvriers, de porter leur cause jusqu'au pied du trône, pour faire comprendre au Gouvernement et à tout le pays la nécessité de prendre les moyens de procurer de l'ouvrage à ces ouvriers toute l'année durant et de leur faire gagner des salaires qui leur permettra de vivre et de faire vivre leur famille dans l'aisance.

Je regrette de dire que cet hiver ils ont dû chômer grâce à cet envahissement du marché canadien par le charbon américain. Il n'est pas nécessaire d'être candidat ouvrier ni de se dire le représentant des classes ouvrières pour saisir la Chambre de ces questions. Bien que ne me donnant pas comme un candidat ouvrier, je représente une nombreuse population ouvrière et je considère de mon devoir d'exposer de mon mieux les intérêts de ce groupe d'électeurs et de demander à la seule institution du pays qui soit en état de l'accorder le remède qui nous préservera à l'avenir de cet envahissement de l'étranger, et qui conservera le marché canadien à notre charbon que nous sommes en état de fournir aussi avantageusement que tout autre pays.

Une seule autre remarque, monsieur l'Orateur, et je termine. On a prétendu que le prix du charbon de la Nouvelle-Ecosse est trop élevé, que nous réalisons des bénéfices excessifs et que les consommateurs de Montréal et des autres villes doivent payer trop cher. J'ignore si c'est une proposition qui sera populaire, mais s'il arrivait que le consommateur canadien fut lésé par les prix exorbitants du charbon, la Chambre a le pouvoir de faire réglementer le prix de cet article par une commission, de même que le prix de tout autre produit de première nécessité. Je considère que l'énergie que le charbon recèle en fait un produit d'utilité public, et s'il arrivait que le consommateur canadien fut écorché, le Parlement a le pouvoir de le protéger en fixant à un chiffre raisonnable le prix de cet article.

J'ai exposé ma manière de voir et cette statistique à la Chambre, dans l'espérance que le ministère prendra en sérieuse considération le sort de ceux qui tirent de cette industrie leurs moyens de subsistance, ainsi que le sort des hommes courageux et entreprenants qui ont risqué des milliers de dollars pour exploiter les gîtes houillers de la Nouvelle-Ecosse et des autres parties du Canada.

M. J. A. CURRIE: L'honorable député peut-il nous dire le prix du charbon à l'orifice de la mine dans la NouvelleéEcosse et celui du charbon de même qualité à l'orifice de la mine dans la vallée d'Alleghany ou en Ohio.

M. McKENZIE : Je ne me donne pas comme un expert en ces matières et je ne puis que rapporter les faits qui me sont connus. Je puis dire, cependant, à mon honorable ami que, pour les besoins du ménage, nous payons le charbon, à l'orifice de la mine, $3 la tonne, dans la Nouvelle-Ecosse; mais je crois que ceux qui en achètent de grandes quantités obtiennent de meilleures conditions.

M. CURRIE: J'achète beaucoup de charbon et je puis dire à mon honorable ami que le prix du charbon bitumineux, à l'orifice de la mine en Pennsylvanie, est de 65 à 85 cents la tonne.

L'hon. M. GRAHAM: Tel qu'il sort de la mine?

M. CURRIE: Oui. Ce charbon vient au Canada en acquittant un droit de 53 cents par tonne et fait concurrence à celui de la Nouvelle-Ecosse que vous ne pouvez pas acheter, à la mine même, à moins de $2.50 la tonne. Il est donc évident que, tant qu'on n'aura pas réduit le prix du charbon de la Nouvelle-Ecosse à un chiffre raisonnable ou qu'il ne se produira pas une baisse équivalente dans le prix du charbon de la Pennsylvanie, le charbon de la Nouvelle-Ecosse sera supplanté sur le marché canadien. Je suis moi-même un consommateur de charbon d'Ontario et je préférerais n'employer que du charbon de la Nouvelle-Ecosse, même s'il fallait le payer un peu plus cher; mais, lorsqu'il y a un écart de $1 à $2 par tonne, c'est tout une autre affaire.

L'hon. W. S. FIELDING (ministre des Finances): Je ne suppose pas que mon honorable ami (M. Mackenzie) ait l'intention

de demander qu'on aille aux voix ce soir sur cette question, vu surtout qu'il y a très peu de députés présents. Je suppose plutôt que son but était de nous soumettre ces renseignements qui offrent un grand intérêt et d'insister sur l'importance de cette grande industrie. Il ne peut y avoir qu'une opinion sur ce point. Nous reconnaissons tous que l'industrie houillère, non seulement de la Nouvelle-Ecosse, mais de toutes les parties du Canada est une des grandes industries nationales, et que nous devons faire tout ce qui peut être raisonnablement fait pour améliorer le sort des mineurs canadiens. Cette question de l'industrie houillère est cependant très controversée et nous ne pouvons nous attendre qu'elle sera unanimement résolue dans un sens ou dans l'autre. Je ne suppose pas que mon honorable ami veuille la faire résoudre ce soir, et je lui proposerais de renvoyer la suite du débat à plus tard, lorsque l'assistance sera plus nombreuse et que la discussion pourra être reprise.

M. LENNOX: Cet article reviendra-t-il à l'ordre du jour?

L'hon. M. FIELDING: Peut-être.

M. TAYLOR: Toute la gauche est prête à appuyer ce projet de résolution.

L'hon. M. FIELDING: L'honorable député de Simcoe (M. Currie) aimerait que les prix fussent réduits considérablement, avant de se prononcer.

M. HENDERSON (Halton): J'ai été très intéressé par les remarques du représentant de Cap-Breton et je le félicite d'avoir prononcé un discours fortement protectionniste. Il arrive quelquefois au ministre des Finances de se moquer de la gauche lorsquil constate parmi nous certaines divergences d'opinions sur des questions comme celles-ci; mais je ne crois pas que nous nous soyons jamais écarté si délibérément de notre profession de foi politique tel que vient de le faire l'honorable député de Cap-Breton (M. McKenzie). Tout ce que je puis dire c'est que j'ai entendu avec une vive satisfaction un libre-échangiste comme lui prononcer un discours aussi imprégné de l'idée protectionniste. Cela démontre avec quelle facilité un homme peut être ramené dans la bonne voie quand ses intérêts sont en jeu.

M. ROBERT SMITH (Stormont) propose le renvoi de la suite du débat.

(La motion est adoptée et la suite du débat est renvoyée à une prochaine séance.

L'hon. M. FIELDING propose que la séance soit levée.

M. GEO. TAYLOR: Puis-je savoir quels seront nos travaux demain?

L'hon. M. FIELDING: Nous avions l'intention de mettre à l'étude le projet de résolution concernant le prêt au Grand-Tronc-Pacifique; mais, en vertu d'une entente, cette discussion est remise à la semaine prochaine. En attendant et en vue de hâter le vote des crédits tant pour l'exercice courant qui expirera dans quelques jours que pour le prochain exercice, nous demanderons à la Chambre de se déclarer en comité des subsides. Je crois savoir qu'un amendement sera proposé relativement à un chapitre du budget. Je suppose que ce débat ne durera pas longtemps; nous passerons ensuite à la discussion des crédits du département des Travaux publics et de quelques item détachés relatifs à divers services.

(La motion est adoptée et la séance est levée à onze heures et vingt-cinq minutes du soir.)

CHAMBRE DES COMMUNES.

Mardi, 23 mars 1909.

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

DEMANDE DE DOSSIERS.

L'hon. GEO. E. FOSTER (Toronto-nord): Avant de passer à l'ordre du jour, je renouvellerai la demande que j'ai déjà faite tant de fois au sujet des documents suivants: le 2 février, la Chambre a ordonné le dépôt d'un état concernant les différentes salles d'armes; le 25 février, le dépôt de certaines publications statistiques; le 26 février, le dépôt d'un état indiquant les nominations d'employés dans la commission du Transcontinental; le 26 février, le dépôt d'un état concernant les emprunts permanents et ce qu'ils coûtent; le 5 février, le dépôt des documents au sujet de la monnaie; le 8 février, le dépôt des décrets, de la correspondance, etc., concernant les emprunts négociés depuis le mois de janvier 1907; le 10 février le dépôt du dossier concernant l'industrie de la construction des dragues.

L'hon. sir FREDERICK BORDEN (ministre de la Milice et de la Défense): Mon sous-ministre m'a dit, ce matin, qu'il avait informé le secrétaire d'Etat que dès que la partie du dossier relevant du département des Travaux publics serait terminée, celle qui dépend du département de la Milice serait prête. Il m'a informé également qu'un dossier du même genre avait été déposé l'année dernière ou l'année d'avant, et qu'il suffirait probablement de le compléter jusqu'à ce jour.

L'hon. W. S. FIELDING (ministre des Finances): Un des dossiers concernant les

emprunts sera déposé aujourd'hui ou demain.

L'hon. WM PUGSLEY (ministre des Travaux publics): Treize des 26 dossiers demandés à mon département ont été déposés jusqu'ici. La préparation de ces documents nécessite un travail considérable. Ainsi, un de ces rapports appelle un tableau indiquant les montants dépensés pendant un grand nombre d'années sur les entreprises publiques dans le Nouveau-Brunswick et la Colombie-Anglaise, un autre, au sujet du comté de Bonaventure, est très volumineux. Les copistes font toute la diligence possible, et plusieurs dossiers seront déposés dans le cours de la semaine.

L'hon. M. FOSTER: Je croirais qu'un employé quelconque pourrait recueillir en 20 minutes tout ce qui a trait à l'industrie des dragues.

L'hon. M. PUGSLEY: Ces dossiers doivent être préparés à tour de rôle et nécessitent beaucoup de soin.

L'hon. M. FOSTER: Quel soin?

L'hon. M. PUGSLEY: Quant à leur exactitude.

Le très hon. sir WILFRID LAURIER (premier ministre) : Dans quel département se trouve ce rapport statistique?

L'hon. M. FOSTER: Dans tous les départements. L'ordre a été donné le 25 février. Le premier ministre n'a pas encore parlé non plus du dépôt du rapport de la commission du service civil.

Sir WILFRID LAURIER: J'ai dit, l'autre jour, à l'honorable député, que les commissaires n'avaient pas obéi à la loi, et qu'ils étaient tenus de faire leur rapport à cette session.

L'hon. M. FOSTER : Il est une loi qui exige le dépôt des rapports dans un temps déterminé après l'ouverture de la session, et cette loi devrait être respectée.

L'hon. GEO. P. GRAHAM (ministre des Chemins de fer et des Canaux) : Concernant les employés du Transcontinental national, le retard est dû à ce que les commissaires sont presque incapables d'obtenir le lieu de résidence de tous ces hommes; le reste des informations est prêt.

LE PRET AU GRAND-TRONC-PACIFIQUE.

M. R. L. BORDEN : Quand pouvons-nous espérer avoir les informations concernant la proposition inscrite à l'ordre du jour au sujet d'un prêt au Grand-Tronc-Pacifique?

L'hon. M. FIELDING: On m'a remis ces informations hier soir, mais j'y ai relevé quelques erreurs qu'il faudra corriger. On devra pouvoir les avoir ce soir ou demain.

LE DISCOURS SUR LE BUDGET.

M. R. L. BORDEN: S'il n'est pas en mesure de pouvoir l'annoncer aujourd'hui, le ministre des Finances pourra-t-il nous donner l'avis ordinaire de la date de son exposé budgétaire?

L'hon. M. FIELDING: Croyant que les résolutions au sujet du Grand-Tronc-Pacifique allaient pouvoir être discutées maintenant, je m'étais proposé de prononcer mon discours sur le budget lundi prochain, mais l'ajournement de cet ordre a dérangé mes plans. Je donnerai un avis de plusieurs jours.

DISCUSSION D'UNE INTERPELLATION CONCERNANT LE CANAL DE NEWMARKET.

L'hon. M. FIELDING propose à la Chambre de passer à la suite de la discussion des subsides.

M. THOS. G. WALLACE (York-centre) : Monsieur l'Orateur, je réclamerai pour quelques minutes l'indulgence de la Chambre, afin de porter à son attention une question de haute importance non seulement pour mon comté, mais pour tout le pays. Par le temps qui court, les recettes publiques diminuent et les dépenses n'accusent pas une réduction proportionnelle. Ce serait le temps pour l'administration de supprimer toutes les dépenses qui ne sont pas de stricte utilité. L'une d'elles serait la dépense affectée à la construction de ce qu'on appelle le canal de Newmarket, dans la circonscription d'York. Ce soi-disant canal, divisé en deux sections, s'étend de la baie de Cook à Newmarket. La première section s'étend de la baie de Cook au quai de Holland, et la deuxième section du quai de Holland à Newmarket. Nous croyons comprendre par les déclarations du ministre des chemins de fer qu'aucune dépense n'a été faite sur la première section, qui, à mon avis, est la seule susceptible d'utilité. La deuxième section comprend la partie dispendieuse des travaux, et on y a dépensé jusqu'ici $200,000.

Le coût estimatif du canal est de $1,000,000, bien qu'il n'y ait encore rien de positif à ce sujet. A mon avis, cette dépense est un gaspillage incontestable. J'en ai parlé à un grand nombre de personnes dans la circonscription d'York, et toutes m'ont dit ce que je viens de dire, que l'entreprise est absolument inutile. L'honorable ministre qui représente cette circonscription (M. Aylesworth) dégage sa responsabilité et refuse tout crédit de ces travaux en disant qu'ils furent commencés avant son entrée

dans la vie publique. On me dit qu'ils furent en effet commencés en 1904, bien que le travail sérieux ne date que de 1908. Jusqu'au 31 mars de cette année, $31,444.26 avaient été dépensés, tandis que les montants suivants ont été dépensés depuis cette date du 31 mars 1908 :

En Avril..	$ 440 06	
Mai..	10,330 00	
Juin..	12,168 72	
Juillet..	10,073 26	
Août..	10,962 50	
Septembre..	26,986 50	
Octobre..	43,218 48	
Novembre..	22,145 73	
Décembre..	20,548 40	
		$156,873 65
Total au 31 décembre 1908..		$188,317 91

La première estimation du prix de cette entreprise date du mois d'avril 1905, et représente $291,249; la deuxième date du mois de juin 1908, et représente un montant de $967,814.50; ces calculs ne couvrent pas le coût des réservoirs au sud de Newmarket, pour la conservation de l'eau utilisable dans le canal, et qui, au dire des ingénieurs sont nécessaires. Nous n'avons aucun aperçu exact du prix de ces réservoirs. L'honorable ministre qui représente York-nord dit que l'opinion est unanime dans cette division à l'égard du canal. Je le concède; la seule opinion est que l'entreprise est absolument inutile.

Même s'il était réalisable, il n'y a pas suffisamment de trafic pour justifier le Gouvernement de dépenser autant d'argent. On a déjà dépensé dans ces travaux près de $200,000, et l'honorable député qui représente ce comté demande s'il serait sage de laisser perdre ces $200,000. Je crois qu'il serait mieux de considérer cet argent comme perdu que de gaspiller encore deux millions. La raison qui me porte à saisir la Chambre de cette question est entièrement étrangère à la politique. La circonscription d'York-centre qui n'a jamais, depuis 1867, envoyé un conservateur au Parlement, m'a élu grâce aux suffrages des électeurs indépendants, et m'a chargé de surveiller au meilleur de ma connaissance, la manière dont l'argent public est dépensé. Il peut y avoir d'autres parties du Canada où l'argent soit dépensé avec autant de prodigalité et de gaspillage que dans le cas qui nous occupe, mais je ne suis pas au courant comme je le suis chez nous de la manière dont l'argent est dépensé, et je demande à la Chambre d'y songer sérieusement avant de voter de fortes sommes pour un canal, qui, non pas seulement dans mon opinion mais dans l'opinion de tous ceux qui en connaissent quelque chose, sera absolument inutile, et pour ces raisons je désire proposer l'amendement suivant:

Que tous les mots de la motion principale soient supprimés et remplacés par les suivants:

La Chambre, considérant que l'estimation primitive du canal projeté entre Newmarket et le lac Simcoe, dans le comté d'York-nord, était au-dessous de $300,000; mais que le coût estimatif en est maintenant porté à près de $1,000,000, cette dernière somme, d'après le rapport de l'ingénieur, ne comprenant pas la dépense pour les fins d'établir une réserve d'eau au sud de Newmarket;

Que le coût dudit canal, arrivé à son parachèvement, n'a pas encore été estimé, et ne peut être que conjecturé;

Que ledit canal quand il sera complété, ne sera pratiquement d'aucune utilité, déclare que la dépense occasionnée par la construction de ce canal est absolument inconsidérée et injustifiable, et constitue un usage irréfléchi et un gaspillage des deniers publics.

L'hon. G. P. GRAHAM (ministre des Chemins de fer et des Canaux): Monsieur l'Orateur, j'espérais qu'un autre député qui, je sais, s'intéresse à cette question, aurait pris la parole, et j'aurais pu connaître son opinion. Il n'est pas nécessaire de consacrer à cette question beaucoup de notre temps, cependant il n'est pas hors de propos de dire quelques mots sur les canaux du monde en général, afin de montrer le rôle important qu'ils jouent dans le problème des transports.

M. R. L. BORDEN: Oui, il est bon de parler de quelques autres canaux.

L'hon. M. GRAHAM: Il y en a au moins un dont je pourrais parler particulièrement, si mon honorable ami ne se trompe pas, qui ressemblerait à celui-ci, mais qui ne sera pas aussi utile.

Voici la longueur des canaux dans quelques pays:

France, 2,986 milles; Allemagne, 1,221 milles; avec environ 774 milles de rivières canalisées; Angleterre, 3,511 milles, à part les canaux maritimes; Hollande, 2,050 milles de cours d'eau navigables, y compris les rivières et les rivières canalisées; Belgique, 347 milles de rivières canalisées; 454 milles de grands canaux et 143 milles de petits canaux; Italie, 549 milles de canaux; Autriche-Hongrie, 217 milles de canaux.

Au Canada nous avons 19 canaux qui se repartissent comme suit:

Nom du canal.	Milles.	Nombre d'écluses.	Nombre de barrages.
Lachine	8½	5	
Soulanges	14	4 chutes 1 porte auxiliaire	
Cornwall	11	6	
Farran's Point	1	1	
Rapide Plat	3½	2	
Galops	7½	3	1
Welland	26¾	26 chutes 1 porte auxiliaire	
Sault-Sainte-Marie	1¼	1	1 mobile.
Grenville	5¾	5	
Carillon	¾	2	1
Ecluse Sainte-Anne	⅛	1	
Chambly	12	9	
Ecluse Saint-Ours	1	1	2
Rideau	6	34 d'ascension	
Tay		14 de descente 2	1 1
Trent (pas terminé)	Longueur approximative, 212 milles.	25 2 écluses d'ascen.	14
Saint-Pierre	2,400 pieds.	1 écluse de marée, quatre portes.	
* Canal de Beauharnois			
Canaux terminés	109⅛		
† Canaux en construction	212		
Ecluses	102		
Ecluses d'ascension	36		
Portes auxiliaires	2		
Barrages	20		
Barrages mobiles	1		

* Depuis que le nouveau canal de Soulanges est terminé, le canal de Beauharnois ne sert plus pratiquement à la navigation. † En partie complétés.

Nous avons donc dans notre pays 109½ milles de canaux complétés, et environ 200 milles construits en partie seulement. Il y a 102 écluses; ne sont pas comprises les écluses du canal de la Trent, et nous avons 20 barrages.

L'hon. M. FOSTER: Il y en aura un plus grand nombre dans celui-ci.

L'hon. M. GRAHAM: Je veux parler de barrages pour garder l'eau. Cette question de transports par eau est naturellement très vaste, et a une grande importance. Mon honorable ami, nous parle du coût du canal de Newmarket. Il dit que nous allons y dépenser beaucoup d'argent inutilement. J'admets que nous allons y dépenser beaucoup d'argent, mais ce ne sera pas inutilement. Ce canal, si nous devons nous fier aux ingénieurs qui doivent connaître quelque chose, est parfaitement réalisable et lorsqu'il sera terminé, nous donnera une voie de navigation égale à celle du canal Erié, qui pendant des années a servi au transport du grain entre Buffalo et New-York.

M. J. A. CURRIE: Le grain de l'Ouest passera-t-il par ce canal?

L'hon. M. GRAHAM: L'honorable député ne sait pas ce qui peut arriver. Aujourd'hui le grain de l'Ouest n'y passe pas, c'est vrai, parce que le canal n'est pas encore construit. Au sujet de l'alimentation du canal quelqu'un s'est amusé en représentant mon honorable collègue, le ministre de la Justice et moi-même, pompant l'eau avec une pompe à bras dans le canal. Je crois avoir vu une caricature nous représentant dans cette attitude. Or, on sera peut-être surpris d'apprendre que dans d'autres pays il y a des canaux où l'eau est fournie à l'aide de pompes et de puits artésiens. J'appelle l'attention de la Chambre sur un ouvrage très important sur les canaux, écrit par M. Harcourt qui traite cette question de l'alimentation d'eau dans les canaux. Il démontre que la majorité des canaux seraient à sec et inutiles si l'eau n'était pas conservé par des barrages ou par d'autres moyens, et je demande l'indulgence de la Chambre pendant que je lirai un extrait de ce livre à la page 365:

Un canal doit avoir une provision d'eau suffisante pour combler les pertes résultant des fuites, de l'évaporation, et de l'éclusement. Très souvent l'alimentation est faite par des cours d'eau voisins, ou par la rivière principale même dans le cas d'un canal latéral, ou quelquefois par un lac, par une source, par des puits artésiens ou par des pompes; mais lorsque l'on ne peut obtenir une alimentation constante de ces différentes sources, ce qui arrive surtout au bief culminant, il faut

construire un réservoir artificiel à une élévation suffisante, en faisant une digue en travers d'un cours d'eau au fond d'une vallée, que l'on remplit pendant l'hiver, et qui se remplit pendant la saison des pluies, et fournit l'eau nécessaire pendant l'été.

C'est ce principe qui sera appliqué au canal en discussion.

Les plus grands réservoirs, des barrages pour retenir l'eau dans des réservoirs artificiels dans les vallées de rivière ont été construits pour fournir de l'eau à des villes et à des canaux d'irrigation; la construction de réservoirs est une branche du génie civil. Cependant plusieurs canaux sont alimentés en partie, particulièrement à leurs points les plus élevés, par de nombreux réservoirs, qui ont été formés pour la plus grande partie au moyen de digues en terre construites dans les vallées de petites rivières à des endroits convenables. Ainsi le canal Grand-Junction est alimenté par huit réservoirs échelonnés sur la Tring, bief culminant, et par deux réservoirs, bief culminant de Braunstown; ces réservoirs ont une capacité totale de 7 millions ½ de verges cubes; le canal de Leeds et Liverpool est alimenté par six réservoirs ayant une capacité de 5 millions ½ de verges cubes; et le canal de Rockdale par sept réservoirs ayant une capacité de 9 millions ½ de verges cubes. Le canal Crinan, reçoit son eau de neuf réservoirs ayant une capacité de 9 millions ½ de verges cubes; tandis que le Caledonian est alimenté par les lacs à travers lesquels il passe, et le canal Ellsmire, par le lac Bala, de même que par deux réservoirs.

Voici un autre extrait dans ce livre:

Les principaux réservoirs cependant, en Russie, ont été formés par des digues dans le haut des rivières, fermées à la fonte des neiges, afin de conserver l'eau nécessaire à la navigation des rivières pendant l'été. Ces digues sont en réalité des écluses à pertuis construites généralement tout en bois, bien que quelquefois, on y bâtisse des piliers en pierre, et l'on y retient pas plus de 17 pieds ½ d'eau de profondeur.

On demandera peut-être pourquoi je cite ces extraits. Simplement pour montrer à mes honorables amis, qui ne semblent pas vouloir prendre le temps de réfléchir, qu'il y aurait bien peu de canaux praticables si on ne pouvait les alimenter à l'aide de réservoirs, comme on se propose de faire pour le canal de Newmarket. Excepté pour les canaux sur les fleuves, tels que les canaux du Saint-Laurent, le système de canalisation est basé sur l'alimentation artificielle au moyen de digues, réservoirs ou pompes.

Il serait impossible aux vaisseaux de naviguer aujourd'hui sur le canal de la Trent, comme ils le feraient sur le canal de Newmarket, si on ne se servait pas de barrages. C'est là un fait connu de tous ceux qui ont navigué sur le canal de la vallée de la Trent. Je me rappelle parfaitement l'époque où, des deux côtés de la Chambre, le canal de la vallée de la Trent était un objet du ridicule, dans plusieurs de ses sections ou de ses biefs, précisément comme l'honorable député vient de tourner en ridicule la section de Newmarket. Lorsque nos amis les conservateurs étaient au pouvoir, les libéraux, alors dans l'opposition, faisaient observer que le canal de la vallée de la Trent n'était qu'un simple fossé, utilisé pour des objets d'ordre politique, plutôt que pour des raisons d'ordre pratique. Lorsqu'ils étaient dans les rangs de l'opposition, nos amis de la gauche ont fait les mêmes observations à l'égard de ce canal, lorsqu'il n'était pas sous leur direction; mais grâce à l'installation scientifique de barrages et de réservoirs, il existera à l'avenir, de la baie Georgienne au lac Ontario, un réseau de voies navigables qui l'emportera sur le canal Erié, par lequel se sont acheminés les transports de grains, de l'Ouest à l'Est.

C'est de façon autorisée que j'affirme que la section de Newmarket, sur le réseau du canal de la Trent, offrira, dans chacune de ses parties, autant de facilités à la navigation qu'en présente actuellement le canal Erié. Faisons un instant l'historique de ces travaux. Comme l'honorable député l'a fait observer, l'estimation primitivement dressée était d'un chiffre bien inférieur aux frais réels de construction; mais, il convient d'ajouter que le coût actuel des matériaux et de la main-d'œuvre a subi une hausse de 30 à 50 p. 100 depuis trois ou quatre ans, ou même depuis deux ans.

Dans la construction des ouvrages neufs, lorsqu'il se fait des adjudications, le ministère des Chemins de fer constate la hausse des prix, et lorsque nous effectuons des achats, nous constatons que les prix ont subi une hausse fort sensible, depuis deux ou trois ans. Laissant de côté cet argument et me bornant à affirmer que le coût des travaux dépassera l'estimation primitive, je tiens à ajouter que le canal en question sera tout aussi susceptible d'exécution que toute partie du réseau des canaux de la vallée de la Trent.

L'honorable député (M. Wallace) a lu les rapports, mais je n'ai sous les yeux qu'un simple précis de ces documents. Le 17 juillet 1905, M. Walsh déclare, dans son rapport sur les travaux, qu'il a mis à l'étude la question de la perpétuité du régime des eaux et celle de savoir si les sources d'alimentation suffisaient aux opérations du canal; il ajoute qu'à l'aide du déversoir régulateur, il a fait prendre des mesurages du cours d'eau principal et de ses principaux tributaires, au voisinage de Newmarket. Il affirme que ces mesurages se sont effectués au cours de l'hiver précédent—l'hiver de 1904-1905—après une saison de sécheresse de deux mois de durée, au cours de laquelle nombre de puits et autres sources d'alimentation des eaux s'étaient desséchées; mais il est rarement arrivé, paraît-il, que ces sources d'alimentation se soient **taries.**

M. J. A. CURRIE : Puisque le ministre en est sur cette question, voudrait-il bien nous donner le chiffre moyen estimatif de pieds cubes d'eau par minute?

L'hon. M. GRAHAM : J'aborderai bientôt cette question. Si je ne termine pas cette partie de mon exposé, il est possible que je n'y revienne plus.

M. J. A. CURRIE : M. Walsh fait absolument erreur dans ce calcul.

L'hon. M. GRAHAM: J'en viendrai bientôt aux estimations dressées. Le résultat des mesurages faits par M. Walsh indiquent un débit moyen de 30,420 pieds cubes, par heure. Il ajoute qu'on peut en toute sécurité, adopter en hypothèse, qu'en aucune saison de l'année, la quantité du débit ne serait inférieure à ce chiffre. Il fait observer qu'il faudrait environ 28,000 pieds cubes d'eau pour remplir une des écluses et par conséquent, on pourrait alimenter une écluse en cinquante-cinq minutes, sans établir de barrage pour retenir l'eau; mais il propose la construction de barrages à des endroits convenables, afin de créer des réservoirs convenables pour l'alimentation constante du canal, au moyen de l'eau des crues et il suggère d'établir, en outre, des étangs latéraux au voisinage des écluses. Je le répète, c'est la pratique en vogue de créer des sources d'alimentation pour les canaux, sauf dans les circonstances que j'ai mentionnées. M. Walsh donne ensuite le calcul de la superficie du bassin d'épanchement tributaire du canal de Newmarket, et déduction faite des pertes subies par l'évaporation, etc., il en vient à la conclusion que la chute de pluie utilisable qu'il établit à un sixième de la chute totale d'eau de pluie, serait de 174,240,000 pieds cubes. Voici la conclusion de son rapport:

Au demeurant, à mon avis, les données recueillies suffisent pour nous permettre d'affirmer avec certitude que la canalisation projetée de la section de la rivière Holland entre Newmarket et le Holland-Landing, ainsi que les travaux d'amélioration projetés sur la rivière entre ce dernier endroit et la baie de Cooke sont à tous égards susceptibles de réalisation.

Tel est le rapport dressé, à cette époque par l'ingénieur, rapport qui autoriserait tout département à se mettre à l'œuvre et sur lequel cette Chambre a appuyé son initiative. Dans son rapport définitif en date du 29 septembre, 1906, M. Walsh donne un précis de la question des sources d'alimentation du canal et affirme que la branche est de la rivière Holland, en amont de Newmarket, a un bassin d'épanchement d'environ 61 milles carrés, tandis que de 1896 à 1905, la chute annuelle de pluie en moyenne, a été de 30.67 pouces. La précipitation annuelle de tout le bassin d'épanchement est par conséquent de 3,921,259,584 pieds cubes et en tenant compte de la perte due à l'évaporation, ainsi qu'à l'absorption par les plantes, etc., et en déduisant à cet égard 60 p. 100, il constate que l'eau utilisable qui coule vers le lac Simcoe, en vue des provisions d'eau à faire, est de 1,568,503,834 pieds cubes. Le cours d'eau entre Newmarket et Holland Landing a une superficie de drainage d'environ quatorze milles carrés; toutefois, on ne juge pas nécessaire de tenir compte de cette source d'alimentation supplémentaire. On a constaté que le débit minimum dans le cours d'eau en amont de Newmarket, est de 507 pieds cubes par minute. Cela a été constaté par le soigneux mesurage effctué au moyen du réservoir régulateur, mesurage fait à l'étiage, durant la saison de la plus grande sécheresse qui s'est prolongée pendant deux mois.

M. J. A. CURRIE: Le ministre voudrait-il bien nous citer le rapport de M. Grant, rapport dont il nous a donné lecture, en réponse à une question que je lui ai posée, il y a quelques semaines.

L'hon. M. GRAHAM: Je vais donner lecture de tous ces rapports, au cours de mes observations. J'ai ici sous les yeux un précis des trois rapports. Afin de constater avec certitude si la création d'une source supplémentaire d'alimentation d'eau serait susceptible de réalisation et quel en serait le coût, on a fait de soigneuses études à différents endroits convenables sur le bassin d'épanchement, dans le but d'y établir des réservoirs dans lesquels on ferait des provisions d'eau en cas de disette. Le rapport disposé en forme de tableaux à cet égard a été déposé sur le bureau de la Chambre. M. Walsh a choisi le lac Wilcocks, au faîte du partage des eaux,—connu sous le nom de "Oak-Ridge"—entre les lacs Simcoe et Ontario, source de la rivière Humber, comme étant la meilleure source supplémentaire d'alimentation, si on jugeait nécessaire d'y recourir; mais, à son avis, la chose ne serait pas nécessaire. Après avoir discuté un certain nombre d'autres points comme sources d'alimentation du canal, la conclusion à laquelle il s'arrête à la fin de son rapport, c'est qu'il serait possible de faire l'éclusement d'une totalité de 4,707 vaisseaux, soit environ vingt par jour, durant sept mois de l'année, pourvu que toutes les sources qu'il a désignées fussent utilisées. Son évaluation du coût est de $354,536, évaluation tout à fait insuffisante, au jugement de l'honorable député. La capacité des réservoirs prévus dans ses projets d'étude totalise 88,667,925 pieds cubes.

Pénétrons un peu davantage dans l'historique de ces travaux, au cours de leur construction, tout en donnant un précis des conclusions de M. Grant. Venons-en d'abord à la section 2, division de la rivière Holland. Le 12 février 1908, M. Grant qui est un des plus habiles ingénieurs au

service du ministère, après avoir donné les résultats de l'analyse, fait observer que la chute de pluie pour 1907, année remarquable pour sa sécheresse, a été quelque peu inférieure à 30 pouces, ce qui fait voir qu'il serait tombé suffisamment de pluie pour faciliter les opérations du canal, pourvu qu'on eût pris les moyens voulus pour assurer des provisions d'eau.

M. Grant lui-même a fort soigneusement vérifié ces calculs, et dans son rapport de 1907, bien qu'il constate que la chute de pluie est inférieure de 30 pouces au chiffre établi par M. Walsh, il constate qu'il reste suffisamment d'eau pour l'exploitation du canal. On a longuement appuyé sur la nécessité d'établir des réservoirs dans lesquels on ferait de bonnes provisions d'eau pour les moments de disette. J'ai déjà discuté ce point. En réalité, force nous est bien d'établir des réservoirs sur le canal Rideau, sur le canal Chambly, le canal de Carillon et autres, et probablement c'est là le principe qui préside à l'exploitation de la plupart de nos canaux. L'exploitation du canal Erié deviendrait impossible, sans ces réservoirs dans lesquels on fait pour les moments de disette, des provisions d'eau que l'on conserve dans les réservoirs et les barrages. Quelle que soit la divergence d'opinion qui puisse exister au sujet du trafic auquel donnerait lieu cette partie du réseau ou sur la valeur de ces travaux au point de vue commercial, il est un point parfaitement établi, à mon propre avis et de l'avis de tous ceux qui se basent sur les données fournies par les ingénieurs compétents: c'est qu'il y aura suffisamment d'eau pour subvenir aux besoins de tout le trafic qui s'acheminera par le canal de la vallée de la Trent.

Je m'abstiens de toucher au commerce du comté d'York. Plusieurs citoyens intéressés au commerce non seulement de Newmarket mais de Toronto, m'ont signalé les avantages dont bénéficierait la ville de Toronto, si ce canal était parachevé de la baie Georgienne même jusqu'à ce canal de Newmarket. Je ne veux pas aborder la discussion de ce sujet, parce que c'est une question que je n'ai pas suffisamment approfondie; et, si j'y fais allusion ici, c'est que deux hommes fort entendus dans les affaires m'ont autorisé à dire qu'à leur avis, le commerce de Toronto bénéficierait énormément de l'établissement de canaux se dirigeant franc nord après quelques milles, et de l'établissement d'un chemin de fer se raccordant avec le réseau de la vallée de la Trent jusqu'à Newmarket. Le comté d'York est peut-être un des plus importants comtés de la Confédération.

Sans viser à convaincre l'honorable député de l'importance du trafic de ce comté, j'ai pris la peine de recueillir quelques données statistiques, afin de me rendre compte du mouvement commercial de ce comté. Voici ce que j'ai constaté: valeur des terres et des bâtiments de ce comté, $30,000,000; récoltes de céréales, $4,000,000; fruits et légumes, $465,212. Ces chiffres sont empruntés au rapport du dernier recensement et les produits du comté ont subi une forte augmentation depuis cette époque. Valeur des animaux abattus et vendus, $1,343,369, l'année au cours de laquelle a eu lieu le recensement. Je constate que le produit global des manufactures dans le comté serait près de $14,000,000. Cela ne comprend nullement la ville de Toronto, mais seulement la région du comté, en dehors de Toronto. J'appelle l'attention sur cette statistique, afin de bien mettre en relief l'importance de ce comté. Une dernière observation: si la construction de ce canal à Newmarket ou vers tout autre point au centre de ce comté en pleine voie de progrès et de prospérité où il existe tant d'industries manufacturières et agricoles tendait à provoquer l'abaissement du prix des transports en général, et assurait à nos populations l'abaissement du prix de transport des marchandises importées ou des produits exportés du comté, cet avantage suffirait, à mes yeux, pour autoriser l'exécution de cette forte dépense; car, après tout, c'est bien là l'objectif visé dans la dépense de tant de millions pour des travaux exécutés un peu partout au Canada.

Le pays s'est lié à la construction du canal de Newmarket. Les frais de construction ont de beaucoup dépassé le chiffre de l'évaluation primitive. Au demeurant, à cet égard, ce n'est nullement là un exemple solitaire; car le coût de presque tous les ouvrages entrepris au pays, soit par l'initiative privée, soit par des sociétés d'intérêt public, a de beaucoup dépassé le chiffre de leur estimation primitive. Ceux de nos collègues qui ont entrepris de construire une maison d'habitation de modestes proportions ont certainement constaté ce fait.

Mais pour qu'il n'y ait aucun malentendu quant au prix—et je le dis pour répondre à la résolution de mon honorable ami qui prétend qu'on a fait seulement une supposition—je puis déclarer que l'évaluation des dépenses faite par M. Grant est bien, comme mon honorable ami l'a signalé, d'environ un million de dollars. M. Butler a évalué le coût du réservoir à $80,000; je crois que cette somme sera suffisante pour couvrir entièrement les dépenses. Le canal lui-même coûtera environ un million de dollars; il rendra de grands services et sera utilisé comme voie de transport pour tous les bateaux qui pourront avoir accès dans toute autre partie du réseau du canal de la vallée de la Trent.

Les circonstances étant ainsi, je crois que mon honorable ami, avec qui je ne suis pas d'accord sur le prix de l'entreprise, a tort aussi de demander à la Chambre de voter une résolution disant que ce canal

ne sera absolument d'aucune utilité. Je déclare à la Chambre qu'il rendra des services, qu'il en rendra autant qu'aucune autre division du réseau du canal de la Trent. Je demanderai à la Chambre, en terminant, de nous permettre de procéder à son achèvement et d'en faire comme je l'espère une division importante de notre grand réseau de voies de transport.

M. R. L. BORDEN: Avant que le ministre ne termine son discours, pourrait-il nous donner une idée du tonnage probable qui sera transporté sur ce canal?

L'hon. M. GRAHAM: Comme je l'ai dit l'autre jour à la Chambre je n'ai pas fait d'estimation du tonnage.

M. SAMUEL SHARPE (Ontario-nord): Comme ce canal de Newmarket est construit dans un district qui est voisin de celui que j'ai l'honneur de représenter je désire consacrer quelques minutes de l'attention de la Chambre afin de parler en faveur de cette résolution. Je n'ai pas l'intention de suivre aussi loin le ministre et de calculer l'étendue des canaux du monde entier. Le ministre, dans les explications qu'il a données à la Chambre, reconnaît que le canal sera une entreprise très coûteuse, il dit aussi qu'elle sera d'une exécution possible.

Mais c'est là une expression très élastique; ce qui est possible n'est pas toujours utile ou désirable dans les intérêts du pays. La question importante, suivant moi, est de savoir si ce canal est appelé à rendre aucun service utile au public. Dans la négative, il n'est pas de l'intérêt du pays de se lancer dans une dépense considérable, particulièrement quand les temps sont si difficiles qu'il est nécessaire de diminuer les dépenses du pays.

Quand le ministre donnait lecture de citations relatives à des canaux qui ne peuvent être rendus navigables qu'au moyen de construction de puits artésiens ou par un système de pompes, j'ai eu aussitôt devant les yeux le tableau d'un millier d'électeurs d'York-nord, travaillant aux pompes, en temps d'élection, pour remplir le canal au prix de $2 par jour. Le ministre des Chemins de fer et des Canaux a dit aussi que les devis primitifs avaient été de beaucoup dépassés, que les dépenses avaient d'abord été évaluées à $300,000, mais que des évaluations subséquentes avaient de beaucoup augmenté ce montant, en tenant compte de l'accroissement du prix des matériaux. Je crois qu'il a évalué l'augmentation du prix des matériaux à 40 ou 50 p. 100. Mais le ministre a négligé de nous dire que le devis primitif avait été augmenté de 300 p. 100.

Je déclare, monsieur l'Orateur, que c'est faire une comparaison absurde que de comparer un canal qui unit la baie de Cook au lac Simcoe, y compris un embranchement à Newmarket, avec un grand canal comme celui de Welland ou celui de l'Erié. L'honorable ministre des Chemins de fer et des Canaux a pris aussi la peine de réunir un grand nombre de documents statistiques relativement à la grande prospérité industrielle du comté d'York. C'est étonnant que l'honorable ministre et ses collègues, avant de commencer une entreprise qui coûtera un ou deux millions de dollars, n'aient pas réuni quelques renseignements statistiques sur le tonnage possible qui pourra être transporté par ce canal. Vous avez dû penser, monsieur l'Orateur, que la première chose à faire pour ces honorables ministre, avant de se lancer dans une dépense de cette nature, devait être de calculer le tonnage possible qui aurait pu prendre cette voie de transport.

Mais, monsieur l'Orateur, ce canal unique a certainement une intéressante histoire.

On en parla pour la première fois avant les élections générales de 1904. Il fut commencé à la requête de neuf électeurs, seulement neuf électeurs d'York-nord. Ils demandaient simplement le creusage et l'élargissement des rivières Holland et Black. De sorte que ce canal débuta comme une entreprise très petite et insignifiante; mais comme la traditionnelle boule de neige, il augmenta de volume et d'importance à mesure que les travaux se poursuivaient. Je puis vous donner l'assurance, monsieur l'Orateur, que personne, dans un rayon de trente ou quarante milles ne regarde cette entreprise autrement que conçue dans un but politique et non pas pour être utile au commerce. Comme nous le savons, York-nord est représenté par l'honorable ministre de la Justice; avant son arrivée au Parlement, c'était sir William Mulock qui représentait cette division dont la majorité normale en faveur de la réforme a toujours été de 700 à 800 voix. Mais quand M. Lennox, un jeune conservateur, eut enlevé la division pour l'assemblée provinciale, les agents libéraux furent frappés de consternation. Il devint nécessaire d'entreprendre quelque chose pour conserver cette circonscription au parlement fédéral. En conséquence, un conseil de guerre se réunit pour étudier les voies et moyens de dépenser l'argent du Trésor dans l'intérêt du parti. Personne n'avait l'intention de prétendre que cette dépense devait être utile au pays en général. Mais le but principal que l'on essayait d'atteindre, était de dépenser l'argent du pays à York-nord de telle façon qu'on puisse conserver le district pour la Chambre des communes. Pour toute l'utilité qu'à ce canal, on aurait aussi bien pu suggérer l'idée de construire un chemin de fer à la lune parce que personne ne pense sérieusement qu'il sera d'une utilité commerciale quelconque. Mais on proposa la construction de ce canal, sans

doute, parce qu'il coûterait une plus forte somme d'argent et que la génération actuelle ne verra pas certainement achevé. Sans doute dans l'idée de ceux qui ont conçu ce projet insensé, ce sera une source intarissable de revenus pour les générations des jeunes libéraux à venir.

Quels sont les faits réels relatifs à ce canal? La distance du lac Simcoe à Newmarket est de 10 milles ½. La différence de niveau entre la ville de Newmarket et le lac Simcoe est de 45 pieds. Tout le projet est basé sur le rapport d'un ingénieur en date du 17 mars 1905 dans lequel il est dit:

Ce canal serait, suivant moi, d'une grande utilité pour la ville de Newmarket et le débarcadère de Holland et pour toute la région tributaire de ces deux localités et plus particulièrement pour Newmarket où il existe plusieurs industries prospères qui pourraient alimenter d'une manière appréciable l'artère principale du canal de la Trent.

L'ingénieur de la ville de Holland-débarcadère. J'ai essayé de savoir où se trouvait cette ville de Holland-débarcadère. J'ai consulté la liste des maires, des chambres de commerce et des directeurs, mais je n'ai pu trouver trace nulle part de la ville de Holland-débarcadère. J'ai cherché dans la liste des bureaux de poste et j'ai constaté que Holland-débarcadère comprenait 79 maisons et 446 personnes. La ville de Newmarket a une population de 2,125 habitants et un revenu postal de $5,297. La propriétés foncières imposées à Newmarket sont évaluées à $714,865 et à Holland-débarcadère à $66,429, soit un total de propriétés foncières imposées s'élevant à $781,114. Ce sont là les métropoles commerciales importantes que ce grand canal est appelé à desservir. La dépense pour exécuter ce projet dépassera la valeur des propriétés imposées pour les deux villes citées par l'ingénieur.

Quand l'ingénieur a rédigé son rapport, il savait qu'il trompait volontairement les autorités qui auraient dû faire des enquêtes plus complètes avant de se lancer dans une pareille entreprise. Les crédits pour les dépenses relatives aux travaux publics font toujours preuve d'une grande élasticité quand ils sont préparés par les ingénieurs du Gouvernement. Le devis de ce projet s'éleva, lors d'une estimation faite le 17 mars 1905, à $291,249.86. Le 11 juillet 1905, quelques mois après, les dépenses étaient évaluées à plus de $300,000. Le 20 février 1909, la dépense était portée à $967,814.50. L'ingénieur a ajouté à cette dernière estimation de l'entreprise, l'annexe suivante :

L'estimation ci-dessus ne comprend aucune somme pour conserver l'eau au sud de Newmarket et je ne sais pas à combien s'élèvera cette dépense, car on n'a pas préparé encore de devis ni de plans pour les réservoirs.

L'augmentation croissante dans le montant des estimations de cette entreprise, démontre l'incapacité totale des ingénieurs et indique qu'on ne doit ajouter aucune foi à leurs rapports. Ensuite il n'y a aucune estimation faite pour les dégats occasionnés aux terres, dégats qui s'élèveront à des milliers de dollars.

Je conseillerai au premier ministre de faire un voyage dans York-nord et de constater de quel genre d'entreprise il s'agit, quels sont les dégats faits aux terres et combien de milliers de dollars il faudra payer pour ces terres en plus du coût réel de la construction du canal. Il sera nécessaire de pourvoir à quatre différents passages pour des routes et il faudra les construire à une assez grande hauteur avec des culées en béton et des superstructures en acier. De plus il y aura 45 écluses entre Holland-débarcadère et Newmarket et il faudra construire des jetées et des réservoirs pour recueillier assez d'eau afin de rendre le canal navigable. Il faudra construire des maisons pour les éclusiers à un prix élevé et les dégats aux terres seront considérables. L'entretien annuel sera aussi très important. L'intérêt à 5 p. 100 sur la dépense totale s'élèvera à $100,000. En plus il faut compter les salaires des éclusiers et les dépenses d'exploitation qui s'élèveront au moins à $5,000, de sorte que, par an, l'entretien ou la dépense imposée au pays par ce canal après son achèvement sera de $105,000.

La question suivante se présente naturellement: de quelle utilité pratique sera ce canal? Il y a suivant moi deux barrières insurmontables pour empêcher que son exploitation soit un succès. D'abord l'eau manque et ensuite s'il y avait de l'eau il n'y aurait pas de trafic que le canal pourrait transporter. Je ne suis pas surpris que le ministre des Chemins de fer et des Canaux (l'honorable M. Graham) ait refusé de défendre avec vigueur et énergie ces crédits quand il est venu en discussion. Il a fait appel au ministre de la Justice pour défendre cette dépense qui doit se faire dans son propre district électoral. Le ministre de la Justice laisse la responsabilité à un autre. Le ministre de la Justice a un tempérament si juridique et si empreint de légalité qu'il ne se laisse pas ennuyer par des questions embarrassantes de faits. Nous l'avons compris hier relativement au bill de la Canada Life. Quand il y avait une simple question de faits à décider, il s'est déchargé de sa responsabilité sur le comité des banques et du commerce et a déclaré qu'il accepterait sa décision. L'autre jour en défendant ce crédit il a dit: Je m'en rapporte aux ingénieurs, ils décident comme question de fait, si l'entreprise est possible ou non et j'accepte leur décision. Quant à moi, chaque jour, nous nous trouvons en présence de questions de fait embarrassantes et nous devons trouver une solution à ces question. Je ne vois pas pourquoi le ministre de la Justice (l'honorable M. Aylesworth) n'utilise pas un peu

de sens commun dans les affaires de ce genre et pourquoi il ne décide pas par lui-même de ces questions de fait.

Je déclare, sans la moindre intention de badinage, que ce canal est un objet de grande curiosité dans York-nord. Inutile de chercher à se faire illusion à cet égard, le creusement de ce canal est une entreprise politique et non pas commerciale; il faut bien appeler les choses par leur nom. Les habitants d'York-nord eux-mêmes trouvent la chose ridicule; les journaux sont unanimes à condamner cet acte d'extravagance grossière, perverse et inutile. On s'y rend en voiture de plusieurs milles à la ronde pour contempler cette curiosité. Comme l'a si bien dit l'honorable député d'York (M. Wallace), alors que le Gouvernement s'applique à réduire les dépenses dans tous les bureaux, pourquoi poursuit-il cette entreprise extravagante? Voyez le budget de l'Agriculture: la piètre somme de $931,000 a été affectée à cette industrie, la principale de notre pays. La subvention aux fermes expérimentales, qui était au chiffre de $130,000, a été réduite pour l'année à $98,000, réduction de $30,000, et cependant, on gaspille des centaines de mille dollars sur ce canal d'York-nord. Il en est de même des crédits votés pour le développement de l'arboriculture fruitière, l'encouragement de la production de semences pures, l'encouragement de l'élevage du bétail, le maintien des fermes expérimentales, les maladies des animaux; la réduction totale des crédits affectés à l'agriculture, cette année, est de $585,500, et cependant, on gaspille des centaines de mille dollars sur ce fossé sans eau. On vote $98,000 seulement aux fermes expérimentales, mais on affecte $1,000,000 au creusement du canal d'York-nord. On opère une réduction de $85,500 dans les crédits affectés à l'industrie la plus importante de notre pays, mais on consacre $1,000,000 au creusement d'un canal qui ne sera d'aucune utilité, à moins que le Gouvernement ne trouve quelque moyen de faire circuler l'eau à l'encontre des lois de la gravitation. Une dépense d'un million ferait beaucoup pour l'encouragement de l'industrie agricole.

Elle permettrait l'établissement de quarante fermes expérimentales à $25,000 chacune, ou de vingt hôpitaux pour la prévention et la cure des maladies, à $50,000 chacun. Je déclare qu'il serait dans l'intérêt du pays et à l'honneur du Gouvernement de prendre une attitude sensée et convenable sur cette question et d'interrompre tout travail sur ce prétendu canal. Qu'il mette en vente les terrains qu'il a acquis par voie d'expropriation, et qu'il mette un terme à cette entreprise absolument inutile. Le Gouvernement n'aurait pas dû s'engager à la légère dans une entreprise aussi énorme; il n'aurait pas dû s'y engager avant de s'être assuré de deux choses: le projet est-il exécutable, et s'il est exécutable, son exécution est-elle opportune? Certes, le Gouvernement ne s'est enquis à aucun de ces égards; autrement, jamais les travaux n'auraient été commencés. On ne saurait trouver d'expression trop forte pour condamner cette entreprise bizarre et fantastique, car ce n'est pas autre chose. C'est un outrage à l'intelligence des électeurs du Canada que de dépenser des centaines de mille dollars sur ce projet ridicule. J'approuve le passage final de la motion qui est ainsi conçu:

Que ledit canal, une fois complété, ne sera d'à peu près aucun service; déclare que la dépense faite à cet égard constitue un acte d'imprévoyance absolue et injustifié, un usage abusif et un gaspillage insensé des fonds publics.

M. WM WRIGHT (Muskoka): Il y a deux ou trois ans, lorsque ce projet fut d'abord soumis à la Chambre, on le désigna sous le nom de canal de Newmarket et de la rivière Holland, et nous savions tous de quoi il s'agissait; mais, pour une raison ou pour une autre, le Gouvernement, plus tard, le comprit dans un crédit général pour le canal de la vallée de la Trent, procédé injuste à l'égard des membres de la députation; car j'en connais plusieurs qui auraient protesté énergiquement contre cette affectation de fonds, l'année dernière, si la nouvelle désignation sous laquelle on l'inscrivait au budget ne les avait induit à erreur. Lorsqu'il fut d'abord question du projet, je protestai et exprimai l'opinion que la Chambre perdait son temps à discuter la question de l'approvisionnement d'eau, vu que le canal serait tout aussi utile à sec que rempli. Je fis observer qu'il n'y aurait jamais de bateaux pour y circuler, et que s'il devait jamais servir, ce serait pour d'autres fins que celles d'un canal. Qu'est-ce qui a bien pu engager le Gouvernement à se lancer dans cette entreprise? C'est ce que je ne puis comprendre. Nous savons qu'antérieurement à 1904, le ministre de la Justice (M. Aylesworth) a été le candidat libéral dans le comté de Durham; et il avait un exutoire pour le canal de la vallée de la Trent, dans ce comté, et un autre à Port-Hope ou ailleurs. Il semblerait qu'un de ces exutoires ait été perdu, qu'il se soit déplacé en remontant le canal de la vallée de la Trent, et que, égaré sur le lac Simcœ, il ait fini par se fixer à l'embouchure de la rivière Holland et s'y soit perdu dans les sables de la berge.

Si la dépense nécessitée par cette entreprise était minime, il n'y aurait pas lieu pour le Parlement de s'en occuper; mais quand la dépense s'élève à $1,000,000, il est temps pour les membres de la députation de protester et de déclarer qu'il serait dans l'intérêt du pays de supprimer entièrement ce crédit. Il y a nombre d'années le creusement du canal de la vallée de la Trent proprement dit,—dont, bien entendu, le projet

M. S. SHARPE.

de la rivière Holland ne fait aucunement partie,—fut entrepris par le pays et les deux partis s'y engagèrent. Le ministre des Chemins de fer et des Canaux nous a déclaré cet après-midi qu'une fois complétée la canalisation de la Trent rendra autant de services au Canada dans le transport des grains de l'Ouest, que le canal de l'Erié en rend à l'état de New-York. Je souhaite qu'il en soit ainsi; et s'il en est ainsi, il incombe au ministre d'appliquer tout l'argent qu'il lui sera possible de prélever au parachèvement du canal de la Trent, au lieu d'en gaspiller une partie au creusement de ce fossé de la rivière Holland. Ceux qui sont au fait du projet de canalisation de la Trent savent qu'il s'agit de relier la baie Gorgienne et les grands lacs au lac Ontario; et si ce canal est susceptible d'être utilisé à la solution du grand problème des transports dans notre pays, alors, nous sommes justifiés de le creuser et de le parachever le plus rapidement possible. Au lieu de gaspiller l'argent au creusement de ce canal inutile de la Holland, nous ferions beaucoup mieux d'appliquer ces sommes à l'établissement d'un exutoire au canal de la Trent, soit du côté de l'est, soit du côté de l'ouest. On sait que jusqu'ici il n'a rien été fait entre la chaîne du lac Simcoe et la baie Georgienne à l'extrémité ouest; et il n'a rien été fait, non plus, que je sache, en vue d'établir un exutoire vers le lac Ontario à l'extrémité est; de telle sorte qu'au moment actuel, bien que nous ayons dépensé des millions sur le canal de la Trent, il n'est d'à peu près aucun service pour la fin à laquelle on le destine. Tout d'abord, il ne me paraît pas qu'on ait commencé par où on voulait commencer. On aurait dû commencer soit à l'extrémité est, soit à l'extrémité ouest; mais quelles qu'aient été les erreurs commises par l'un des gouvernements, ou par les deux dans le passé, il est du devoir du présent ministre des Chemins de fer de compléter ce canal dès que les finances du pays le permettront. Il est de son devoir maintenant d'interrompre les travaux sur ce tronçon inutile de la rivière Holland, et de déboucher soit l'extrémité est, soit l'extrémité ouest du canal de la Trent. On sait que le Gouvernement dépense des sommes considérables à Tiffin, à Midland, et sur d'autres ports de la baie Georgienne, de sorte qu'il est possible à de gros rouliers d'opérer le transport des grains de l'Ouest, depuis le fond des Grands lacs jusqu'à ces ports.

A l'automne, les élévateurs dans ces ports seront remplis de grain, et on sait qu'aux périodes de presse, il n'existe pas de moyens suffisants de transport de ces grains vers le littoral. Si le canal proprement dit de la Trent était achevé, il serait possible à des navires de venir prendre des chargements à Tiffin, à Midland, et autres ports, le trop plein des élévateurs, et assurer l'écoulement rapide de cette marchandise. A ce point de vue, me rendant compte de la nécessité de compléter le canal de la Trent le plus tôt possible, je condamne cette dépense inutile que l'on fait sur la rivière Holland. Il n'est personne habitant cette partie du pays qui ne voie que c'est un gaspillage pur et simple des fonds publics d'abord, que le creusement de ce canal, et, en second lieu, que son entretien dans les années à venir. Si le ministre des Chemins de fer et ses prédécesseurs avaient fait un examen attentif de la situation, il n'y aurait pas eu lieu de discuter la question de l'approvisionnement d'eau, car la canalisation de la rivière Holland n'aurait jamais été entreprise. J'espère que le Gouvernement, même à cette date tardive, va prendre cet argent que l'on voudrait gaspiller à creuser ce fossé, et l'appliquera à la canalisation de la Trent, en vue de compléter ce canal et de le rendre utilisable pour le transport des grains de l'Ouest. Encore une fois, je regrette qu'on ait cherché à faire voter ce crédit pour la canalisation de la rivière Holland sous le couvert d'un crédit général pour la canalisation de la Trent; car il se trouve des membres de la députation désireux de poursuivre l'exécution de ce dernier projet, mais qui, d'autre part, voudraient mettre un terme à ce gaspillage relatif à la rivière Holland. En terminant, j'enregistre ma vigoureuse protestation contre la mise à exécution de ce projet inutile.

L'hon. A. B. AYLESWORTH (York-nord) : Monsieur l'Orateur, comme à l'occasion de l'examen de ce crédit devant le comité des subsides il y a quelques jours, j'ai dit ce que j'en pensais, je ne songerais pas à ouvrir la bouche de nouveau s'il ne s'agissait d'une entreprise publique intéressant ma circonscription plus qu'aucune autre au Canada. Je ne me propose pas de répéter ce que j'ai déjà dit sur le sujet, bien que peut-être ce que j'aurai à dire ne soit dans une certaine mesure qu'un développement de ce que j'ai dit auparavant.

On prétend que cette entreprise n'a pas un caractère pratique, n'a qu'un intérêt purement politique. Je me flattais d'avoir assez bien réfuté cette prétention dans mes remarques d'il y a trois semaines. J'ai eu tort, sans doute, et j'imagine que tant qu'il y aura des partis politiques dans notre pays, tant que l'on espérera assurer quelque avantage à son parti en reprochant à un adversaire le prétendu caractère partisan de l'entreprise, on se livrera à des attaques de cette nature. Mais tout membre de la députation doit savoir parfaitement qu'en ce qui me regarde personnellement du moins, je ne saurais m'attribuer aucun mérite en raison de cette

entreprise et que je n'ai pas à me défendre à son sujet. C'est volontiers, c'est de grand cœur que je m'en attribuerais le mérite, si je ne pensais en ce faisant être un imposteur. Cette entreprise a été lancée plusieurs mois avant que je fusse membre de la députation, et plusieurs mois avant que j'eusse la moindre idée de représenter au Parlement la circonscription d'York-nord. Il y a quatre ans et plus, une députation de la circonscription d'York-nord s'est rendue à Ottawa pour obtenir du Gouvernement l'exécution de cette entreprise. Cette députation ne se rattachait particulièrement à aucun parti politique.

Il est possible que parmi la nombreuse députation d'York-nord venue à Ottawa pour la circonstance, il y avait plus de libéraux que de conservateurs ; je n'en sais rien personnellement, mais comme il y a plus de libéraux que de conservateurs dans la circonscription, il est à supposer que la même proportion était observée dans la composition de la députation. J'ai donné l'autre jour les noms de plus d'une demi-douzaine de conservateurs en vue de ce district électoral, qui ont pris une part importante dans cette députation. Si la chose pouvait avoir quelque utilité, je pourrais citer les noms de beaucoup d'autres citoyens du comté, des hommes bien connus comme conservateurs qui faisaient partie de cette députation et qui sont venus demander au Gouvernement d'exécuter ces travaux. Cette députation était exceptionnellement nombreuse; elle était certainement très représentative et comprenait des électeurs de toutes les parties de la circonscription. Elle est arrivée munie de résolutions votées par tous les conseils municipaux de chaque canton, de chaque village, de chaque ville d'York-nord; ces résolutions furent présentées par le secrétaire de la députation et lues aux membres du cabinet qui reçurent les délégués. Je n'ai pas besoin d'ajouter qu'il y a dans ce comté des conseils municipaux où les conservateurs sont en majorité, comme il y en a où la majorité est libérale. J'ignore quelle était à cette époque la composition de ces conseils, au point de vue politique, mais je vois les noms de conservateurs très en vue comme faisant partie de la délégation et prenant une part active à ses délibérations.

Il y a trois semaines j'ai mentionné le nom d'un citoyen très respecté, qui occupe une haute position dans le parti conservateur, M. T. H. Brunton, de Newmarket, qui semble avoir agi comme secrétaire et porte parole de la députation. J'ai mentionné aussi les comptes rendus publiés le lendemain dans les journaux de Toronto; pour ne commettre d'injustice envers qui que ce soit, je donnerai lecture du compte rendu publié par le "Mail and Empire" de Toronto. La députation est venue ici le 22 février 1905, et à la 9e page du "Mail and Empire," du 23 février 1905, on peut lire un compte rendu d'une demi-colonne, daté d'Ottawa, 22 février :

Une députation du comté d'York, dans l'intérêt de l'association pour l'extension du canal de la vallée du Trent, s'est présentée devant les ministres aujourd'hui pour demander l'élargissement et le creusement de la rivière Holland.

Après avoir résumé l'exposition de la question faite par la députation, le compte rendu du "Mail and Empire" ajoute—et j'appelle particulièrement l'attention de la Chambre sur ce passage, vu la déclaration faite l'autre jour par l'honorable député de Simcoe-sud (M. Lennox):

M. Haughton Lennox, le député conserateur de Simcoe-sud, approuva chaleureusement la demande de la députation, et dit que bien qu'adversaire politique de sir William Mulock, il était fier de lui, comme député d'York-nord et un des plus habiles collègues du premier ministre.

C'est ainsi que le "Mail and Empire" résume les remarques de l'honorable député dans cette circonstance.

M. LENNOX: L'honorable ministre me permettra-t-il de dire que c'est la première nouvelle que j'aie de la publication d'un pareil compte rendu. Sir William Mulock m'avait invité à assister à l'entrevue, et j'ai été présent environ dix minutes. Je n'ai pas ouvert la bouche, si ce n'est pour changer quelques formules de politesse avec certains délégués de ma connaissance; il est absolument faux que j'aie approuvé le projet ou fait l'éloge de sir William Mulock. Au contraire, j'ai déclaré formellement et expressément à sir William Mulock, dans cette Chambre même que je considérais ce projet comme insensé et je n'ai jamais changé d'opinion.

L'hon. M. AYLESWORTH: Je ne connais absolument rien de la question de fait et j'accepte la parole de mon honorable ami. Je ne puis faire plus que citer les paroles que lui attribue un journal qui ne lui est pas hostile. Dans le compte rendu des mêmes faits, publié par le "Globe", le 23 février, il est dit:

Le secrétaire, M. T. H. Brunton, présenta des pétitions favorables au projet, des municipalités de Bradford, de Gwillimbury, est et ouest, d'Aurora, des cantons de King et de Whitchurch, du village de Holland-Landing, de la ville de Newmarket, du village de Sutton des cantons de Gwillimbury-nord et de Georgina—

Ce qui comprend toutes les municipalités de la circonsription; à l'exception de la ville de Stouffville, qui est à l'extrémité sud-ouest et dont la moitié faisait partie de la circonscription d'York-est, pour les fins provinciales.

Le compte rendu du "Globe" dit encore:

Les différents orateurs insistèrent sur les avantages que ces travaux auraient pour cette

grande et populeuse région qui aurait ainsi le bénéfice de la concurrence dans les prix, pour le transport par eau. On fit remarquer que la rivière Holland est déjà navigable sur une grande partie du parcours; que les industriels réaliseraient de fortes économies sur le combustible et que cette concurrence serait très profitable aux cultivateurs pour le transport de leurs produits.

Je ne connais rien de ce qui s'est passé en cette circonstance, ni des motifs qui ont induit le Gouvernement à entreprendre ces travaux, mais la demande fut faite au cours de cette session du Parlement, avant que je fusse député, et la Chambre vota une résolution affectant une certaine somme à cette entreprise. D'année en année, aux sessions suivantes, de nouveaux crédits furent votés à cette fin.

Depuis que j'occupe un siège dans cette Chambre l'occasion ne s'est pas présentée pour moi de prendre la parole, soit pour appuyer le projet, soit pour demander que des crédits fussent affectés à l'exécution de ces travaux, mais j'aurais toujours été prêt à le faire, car je considère que c'est une entreprise qui profitera surtout à la circonscription que je représente et qui sera pour l'avantage du Canada, en général, indirectement, il est vrai, mais au même titre qu'une foule d'autres entreprises du même genre.

On s'est permis de nombreuses plaisanteries au sujet de l'insuffisance de l'eau pour alimenter le canal, une fois qu'il sera construit. J'ai dit à peu près tout ce que j'avais à dire sur la question, lorsque j'ai pris la parole, il y a trois semaines. Il s'agit ici d'une question de génie civil qui n'est pas de ma compétence. Quand même je passerais des heures à lire et à étudier les rapports des ingénieurs, je ne serais pas plus avancé à la fin qu'au commencement. Tout ce que je sais, c'est qu'il y a deux ou trois ans, la première fois qu'un journal fit allusion à l'insuffisance de l'eau, j'ai demandé à un ingénieur de mes amis, M. Butler, s'il pouvait y avoir quelque danger, sous ce rapport. Il me répondit qu'il n'y en avait aucun, et depuis, je m'en suis toujours tenu à cette opinion, sans la moindre hésitation.

Je ne suppose pas que M. Butler ait fait un examen personnel de la question, aucun doute qu'il s'en est rapporté aux rapports des ingénieurs qui en avaient fait une étude spéciale; mais je suppose aussi qu'il a lu ces rapports, en s'aidant de ses connaissances et de son expérience, et qu'après avoir examiné la question telle qu'exposée dans les rapports, il était en état de dire que le danger de l'insuffisance de l'eau n'existe pas. Je me contente de cette opinion et je ne crois pas qu'on puisse exiger de meilleures garanties pour se prononcer sur une entreprise de cette nature.

Quant aux avantages que cette entreprise procurera d'abord à la population dans le voisinage immédiat, et par elle à la population un peu plus éloignée, il me semble que les explications fournies par mon honorable collègue, le ministre des Chemins de fer et des Canaux, sont satisfaisantes et concluantes.

Tout le monde est bien convaincu qu'il n'y a rien qui vaille le chez soi; tout député est d'opinion que la plus belle circonscription est celle qu'il représente; quant à moi, je suis certainement de cet avis. Quand j'étais jeune, je ne supposais pas qu'il pût y avoir de fermes comparables à celles d'Ernestown, de Fredericksburgh et d'Adolphustown. Aujourd'hui, j'ai changé d'opinion, et parlant avec une connaissance générale de la province d'Ontario, comparable à celle de qui que ce soit dans cette Chambre, je ne crains pas de dire qu'on ne trouvera dans aucune partie de la province, ni dans le Canada entier une circonscription où les fermes soient mieux tenues, les terres mieux cultivées, les bâtiments mieux entretenus, les cultivateurs plus prospères et plus industrieux que dans le comté d'York-nord. Si cette circonscription est exceptionnellement prospère, si c'est un des plus beaux comtés agricoles avec les avantages d'établissements industriels au moins égaux à ceux que possède toute autre circonscription de la même étendue, pourquoi refuserait-on de lui donner l'avantage additionnel de communications par eau, jusqu'au centre même de la région, si ce résultat peut être atteint par le creusement et l'élargissement d'une rivière, sur une distance de trois ou quatre milles?

Mais la question, aujourd'hui, n'est pas de savoir si ces travaux seront entrepris ou non. Il s'agit de décider si les travaux seront discontinués. Devons-nous, en adoptant la résolution déposée, condamner le Gouvernement d'il y a quatre ans, et le Gouvernement du jour, pour avoir recommandé l'entreprise de ce travail? Devons-nous renoncer à l'entreprise et perdre le fruit de l'argent que nous y avons consacré? En présence de toutes ces questions, je ne vois pas comment un député puisse hésiter à repousser cette résolution.

Nous avons entrepris ce travail, nous nous sommes engagés à le compléter, nous n'avons aucune raison de douter de son utilité, nous avons tout lieu de croire qu'il procurera de grands avantages à la population de la région, et indirectement par elle, à tout le pays, comme il arrive pour une foule d'autres entreprises dans lesquelles le pays est actuellement engagé. Je puis comprendre qu'une jalousie de clocher puisse porter certaines personnes, habitant une région peu éloignée, à croire que ce projet nuira à leur intérêt personnel et qu'elles cherchent à l'entraver.

Mais puisqu'on nous affirme qu'il n'en est rien, que c'est absurde d'attribuer un sentiment de mesquine jalousie à la grande

cité de Toronto qui, par le passé, a bénéficié des deniers publics par millions, et à la prospérité de laquelle les électeurs et contribuables de York-nord ont contribué leur large part, je me demande pourquoi on s'en prendrait plutôt à cette entreprise, pourquoi on la dénoncerait comme devant être abandonnée, quand les rapports de savants et la connaissance que j'ai des conditions locales me donnent la conviction qu'elle sera fort utile à la population de l'endroit et, partant, à celle des environs.

M. J. A. CURRIE (Simcoe-nord): Monsieur l'Orateur, depuis le commencement de la session actuelle, cette question est déjà venue sur le tapis sous diverses formes. On a critiqué la rédaction de l'article du budget relatif au canal de la vallée de la Trent. Le crédit ne comprend qu'une somme globale de $1,000,000; les objets n'en sont pas précisés. Mon honorable ami de Muskoka (M. Wright) a signalé ce point en peu de mots; il faut croire que ce n'était pas hors de propos, quisqu'on trouve au budget supplémentaire un crédit destiné au chemin de fer de l'île du Prince-Edouard et se rattachant comme celui-ci au ministère des Chemins de fer et des Canaux, crédit réparti en différents item dont le chiffre est spécifié.

La même manière d'être s'accuse d'un bout à l'autre du budget; mais quand on veut faire voter un item un peu louche, on a toujours soin de le réunir à deux ou trois autres, de sorte qu'il nous faut avaler et la pilule et le flacon et le reste. Nombre de membres de la Chambre sont en faveur de la continuation du canal de la Trent qui voudraient que l'on s'efforçât de compléter le réseau et n'aiment guère à penser que ce sont leurs petits-fils et non eux-mêmes qui se serviront de ce canal pour atteindre le lac Ontario ou la baie Georgienne. Et parmi ceux qu sont favorables au canal de la Trent, il s'en trouve plusieurs qui sont contraires à la dépense relative au canal de Newmarket.

Dans son désir de défendre une bien mauvaise cause, le ministre des Chemins de fer et des Canaux s'est sensiblement écarté du sujet. Il a cité une masse de statistiques pour faire voir le nombre de canaux que l'on trouve dans les vieux pays d'Europe, mais il a oublié de dire que 8 p. 100 de ces canaux ont été construits avant l'établissement des chemins de fer, et que depuis que ces derniers existent, il ne s'est plus guère construit de petits canaux de cette sorte. Ceux qui sont un peu au fait de ce qui se passe aux Etats-Unis savent que des canaux de ce genre furent établis dans la Pennsylvanie et le Maryland il y a bien des années, qu'ils sont aujourd'hui remplis de mauvaises herbes et qu'on ne s'en sert plus parce que le trafic auquel ils étaient destinés s'effectue de façon plus satisfaisante par chemin de fer.

Qu'on me permette de dire ce qu'est ce canal de Newmarket et où il se trouve. Il

M. A. B. AYLESWORTH.

suffit de jeter un coup d'œil sur la carte pour se rendre compte de la situation du lac Simcoe. Ce lac se trouve à environ 200 pieds au-dessus du lac Ontario; avec son bassin naturel et l'étendue de pays tributaire qui l'entoure de tous côtés, il se déverse dans la baie Georgienne par la Severn. Un certain nombre de cours d'eau coulant du sud se jettent dans le lac Simcoe; le plus important de ces cours d'eau est la rivière Holland qui, à quelques milles de son embouchure, se raccorde à ce qu'on appelle le bras est de la Holland.

A quelques milles de là, vers l'est, coule la rivière Noire qui se déverse dans le lac à Jackson's-Point. Le cours de chacune de ces trois rivières varie entre dix et trente milles, et il fut un temps où, étant navigables jusqu'à deux ou trois milles de leur embouchure, elles étaient fréquentées par les canots et les bateaux dont se servaient la compagnie de la baie d'Hudson et les colons d'autrefois. Chacun de ces cours d'eau prend sa source à une hauteur de 300 à 600 pieds au-dessus du niveau du lac Simcoe. La rivière Holland prend sa source à quelques milles seulement du lac Wilcocks, où se trouve celle de la Humber. A partir de là vers Newmarket, le bras est de la Holland coule à travers se propre vallée, et vers l'ouest, entre Newmarket et la rivière Holland, se trouve une ligne de faîte d'une hauteur d'environ 150 pieds. Du côté est, pour atteindre la rivière Noire, il faut franchir une autre ligne de partage dont la hauteur est à peu près la même.

Ainsi, le seul territoire tributaire du bras est de la Holland se trouve le long du chemin de fer du Nord. On attribue au bassin hydrographique de ce bras de rivière une superficie de 61 milles carrés, soit un territoire d'à peu près 6 milles par 6.

Toutes les données que le ministre a citées à propos du fret recueilli dans le comté d'York sont étrangères à la question, puisque la presque totalité de ce fret prend un autre acheminement. Les produits provenant de la vallée de la rivière Holland se transportent au Pacifique-Canadien qui les rend à Toronto par voie de Kleinburg. Ceux du côté est sont transportés à Toronto par l'ancien chemin de fer de Midland en passant par la vallée de la Don. Nulle partie de ces produits ne pourrait passer par ce canal parce qu'il en résulterait une trop grande dépense. Le canal desservirait un territoire d'une superficie de tout au plus 20 milles par 6.

Je me suis donné beaucoup de mal pour étudier les documents relatifs à cette affaire et découvrir la raison d'être de cette entreprise. Une pétition a été présentée, qui est revêtue de la signature de diverses personnes, mais ne porte pas de date. Un honorable préopinant a dit que cette pétition est signée par des citoyens de York-nord. Un certain nombre des signataires demeurent à Barrie et ailleurs. Or, que deman-

daient-ils? Tout simplement que l'on fît du dragage à l'embouchure de la rivière Noire, de la Holland et, dans le bras droit de cette dernière, jusqu'à Holland-Landing, afin d'extirper les herbes pour que les bateaux qui fréquentent le canal de la Trent pussent aller prendre du chargement à Holland-Landing. Autrement dit, ils ne demandaient pas la construction d'un canal, mais qu'on établît en ces divers endroits des ports comme ceux de Barrie, de Jackson's-Point ou de Beaverton.

Une distance de dix milles sépare la baie de Cook de Newmarket, et de Newmarket à Holland-Landing, il y a à peu près quatre milles et demi; or, c'est uniquement entre ces deux derniers endroits que le besoin de travaux de canalisation se fait sentir. Ailleurs, il ne s'agit que d'enlever de la boue, de faire disparaître des amas de sable et d'autres obstacles. Remontons maintenant à l'origine de cette entreprise.

C'est à la veille même de l'élection de 1904 qu'il en fut question pour la première fois. En octobre de cette année-là, un ingénieur du ministère, M. Walsh, était mandé d'Orillia en toute hâte pour faire le levé de ce bras de rivière. Il y a beaucoup d'électeurs dans les environs de Newmarket et de Holland-Landing. L'ingénieur était chargé de s'assurer s'il existait quelque moyen de creuser un canal en cet endroit ou d'y motiver l'exécution de certains travaux publics. M. Walsh se transporta sur les lieux et au bout de quelques jours, tout ce que Newmarket comptait de bras disponibles était employé à planter des piquets et ces gens faisaient bombance aux frais de l'Etat.

Ceci, soit dit en passant, se passait deux ou trois semaines avant l'élection; on employa aux travaux tous ceux qu'on put recruter, et au bout de très peu de temps, ces levés avaient déjà englobé $25,000 des deniers publics. N'oublions pas que l'on était à la veille de l'élection; c'est là le secret de l'affaire. Le canal devait servir à des fins politiques. Dans la pensée de l'ex-directeur général des Postes, sir William Mulock, il devait l'aider à remporter la circonscription qui tendait peu à peu à passer à l'ennemi. Son successeur au ministère des Postes, celui qui détient aujourd'hui le portefeuille de la Justice, prenait part à ce moment-là à une élection dans le comté de Durham où la question du canal de la vallée de la Trent passionnait les esprit. Nouveau venu dans l'arène politique, l'honorable ministre voulut débuter par un coup de maître et jugea que le moyen le plus facile de s'assurer la majorité des suffrages, c'était de promettre à ses commettants l'exécution de travaux publics importants.

A ce moment-là, un personnage nommé R. R. Gamey fit son apparition dans la circonscription de Durham. Il paraît que le ministre de la Justice et M. Gamey avaient déjà eu maille à partir ensemble avant cela; l'élection leur fournit donc l'occasion de vider leur différend, et il s'ensuivit que le ministre de la Justice fut défait par le candidat que M. Gamey appuyait.

Après cela, la première fois que l'on entendit parler de ce canal, ce fut quand une nombreuse députation vint prier le Gouvernement de faire exécuter l'entreprise. Bien que l'on eût fait les études préliminaires, les gens commençaient à trouver que les choses traînaient en longueur et, soit pour cette raison-là ou parce que le directeur général des Postes, l'honorable M. Mulock, songeait alors à sortir du cabinet, on voulait assurer l'élection de son successeur. Celui qu'on désignait comme son successeur fut effectivement élu.

N'oublions pas que l'élection avait eu lieu à l'automne de 1904, et que cette députation se rendit auprès du Gouvernement le 22 février 1905. On persista à agiter la question jusqu'au 16 octobre 1905, alors que le ministre actuel de la Justice fut nommé directeur général des Postes. C'était chose bien connue à ce moment-là que M. Mulock s'était un peu trop occupé de la question des services publics et que sa manière de voir semblable à celle de l'honorable député de York-sud (M. Maclean), n'était pas celle du chef du cabinet. Le mauvais état de sa santé l'obligeait de démissionner. Il se rétablit ensuite et on l'éleva à la magistrature.

Mais il fallait tenir les esprits en état de fermentation afin d'assurer l'élection d'un bon ministériel en cette circonscription. C'est ce qu'on fit. Le directeur général des Postes, aujourd'hui ministre de la Justice, se porta candidat à l'élection du 22 novembre 1905; son adversaire était un cultivateur du nom de McCallum, et malgré tout le bruit fait à propos de ce canal—les travaux n'étaient pas encore commencés—et bien qu'on eût fait des études préliminaires, il remporta l'élection par une majorité réduite à 149. Au dire du ministre, cette circonscription est une des plus libérales du pays; le chiffre de cette majorité ne semble pas l'indiquer.

Plus tard, on demanda à M. Walsh de rédiger un rapport. M. Walsh est un de ces ingénieurs du Gouvernement qui semblent toujours prêts à faire à la minute un rapport sur n'importe quoi, et les données qu'il a fournies en cette circonstance sont absolument erronées. Je suis certain que le ministre des Chemins de fer et des Canaux n'osera pas affirmer que les données que M. Walsh lui a fournies à lui-même, en tant que chef responsable du ministère, représentent 20 p. 100 du coût réel des travaux ou de l'estimation faite par M. Grant, directeur responsable des travaux.

On nous a cité le rapport de M. Walsh. Dans son premier rapport, ce monsieur disait que les dommages résultant de l'établissement du canal se chiffreraient à $6,000. Or, à combien se chiffrent-ils déjà? On a payé $27,000 et les travaux ne sont

pas encore entièrement terminés. M. Walsh ajoutait que les premiers travaux coûteraient à peu près $300. Son premier rapport était adressé à M. Collingwood Schreiber; il y fixait le chiffre de la dépense à un peu plus de $300,000.

Le 17 mars 1905, il présenta un autre rapport que le ministre n'a pas cité et qui fixait l'estimation à $291,249.86. Ayant ce rapport entre les mains, le ministre partagea l'entreprise en deux sections; celle de la rivière Holland, c'est-à-dire de la baie de Cook à cette rivière, autrement dit le chemin de Brantford, et celle du haut de ce chemin jusqu'à Newmarket, quatre milles et un cinquième au delà.

Des avis d'adjudication furent publiés relativement à la première section; il y eut quatre ou cinq soumissionnaires, et l'entreprise fut adjugée à la compagnie de dragage du lac Simcoe dont M. Crane, un libéral influent de Newmarket, était l'une des têtes dirigeantes, ainsi que le docteur Spolm—je ne le crois pas conservateur; il est domicilié à Penetanguishene et dirigeait autrefois l'asile fédéral d'Orillia.

La compagnie de dragage du lac Simcoe fit construire un chaland sur lequel elle plaça une drague. Elle se fit adjuger l'entreprise au prix de $46,479.10 et se mit à l'œuvre. Peu de mois après le commencement des travaux, elle s'aperçut que sa drague ne fonctionnait pas et il est fort amusant de lire les commentaires de M. Grant concernant l'outillage de la compagnie. D'après ses calculs, il y avait 270,000 pieds cubes de terre à enlever et, bien qu'elle eût poursuivi ses travaux pendant tout le cours de l'été et de l'automne, la compagnie n'avait réussi qu'à retirer 3,500 verges de déblais. On peut calculer combien d'années il aurait fallu pour achever l'entreprise sur ce pied-là.

M. Crane écrivit au ministère le suppliant en grâce d'envoyer un chèque à la compagnie qui était dans la gêne. Bien qu'elle n'eût le droit de recevoir que $1.500 à peu près, il osa demander au ministère de lui envoyer de $10,000 à $15,000, afin de lui venir en aide. Cependant, rien ne fut fait à ce sujet de sorte que la compagnie, n'ayant pas exécuté les travaux, se vit enlever l'entreprise qui fut de nouveau mise en adjudication.

On rédigea et publia de nouveaux avis. M. Grant s'occupa de l'affaire et prépara une autre estimation. Pour le compte du département, il calcula que la section n° 1 coûterait $131,239. Je désire que la Chambre retienne ces chiffres; ce sont ceux du département. Des soumissions ayant été demandées, un nommé Riley offrit l'un des plus grands rabais: son offre correspondait à l'estimation officielle, si ce n'est qu'il avait remplacé le 2 par un 3 dans la colonne des centaines. Le chiffre de sa soumission était de $131,392 et il ajouta 65 cents. C'était là une coïncidence singulière.

M. J. A. CURRIE.

D'ailleurs, l'entreprise ne fut pas adjugée. La première soumission était de $41,000 environ et, après de nouveaux calculs faits sur les mêmes plans, le plus bas soumissionnaire demanda $131,000. Tous les chèques furent remis aux soumissionnaires et on laissa de côté, sans y toucher depuis, la section n° 1 qui, d'après le bon sens aurait dû être construite la première. Pourquoi? Parce que les grenouilles mugissantes de la baie de Cook ne prenaient pas part aux élections. Il n'y avait pas d'électeurs dans les environs. Dès qu'il fut question d'une élection, il devint nécessaire de faire exécuter des travaux là où il y avait des électeurs. On prépara une estimation, on publia des avis et on adjugea la construction de la deuxième section du canal. M. Walsh tenta ou fit mine de tenter à plusieurs reprises de soumissionner ces travaux; mais M. Grant, qui est sans conteste un ingénieur d'une grande expérience, fit une estimation qui était très inférieure au prix de la plus basse soumission. M. Grant estimait à $596,826, le coût de la section n° 2 et l'offre la plus basse qu'on reçut en réponse aux avis d'adjudication basés sur cette estimation s'élevait à $652,009.50. C'était l'offre de ce même M. Riley. Lorsque le Gouvernement mit M. Riley en demeure de signer le marché, celui-ci commença à se dérober et la correspondance concernant cette affaire dura quelques mois. Chose étrange, on trouva au dossier, des lettres de M. W. H. German dont l'objet était d'aider à M. Riley à se tirer de ce mauvais pas. Un syndicat fut formé qui se chargea de l'entreprise adjugée à M. Riley, et les travaux sont actuellement exécutés par ce syndicat ou cette compagnie.

La plus basse soumission relative à la section n° 5 telle que corrigée, c'est-à-dire celle de M. Riley, était de $131,392.65, bien qu'il y eut six ou sept soumissionnaires responsables. La présente soumission pour la section n° 2 est de $652,609. Le montant d'argent gaspillé pour les études préliminaires à la veille de l'élection de 1904 s'élève à $25,000. Jusqu'à ce jour, on a payé $27,102.90 pour l'acquisition du terrain. Une chose étrange dans ces achats de terrains, c'est qu'un nommé Widdifield semble être copropriétaire de la moitié des emplacements achetés à Newmarket et dans les environs pour les fins du canal. On me dit que M. Widdifield est le candidat qui a été battu dans cette circonscription et un ami intime de l'honorable ministre de la Justice. Je me demande pourquoi le ministère n'aurait pas pu acquérir directement ces propriétés sans s'adjoindre un associé. Outre le prix du terrain, il faudra dépenser de grosses sommes pour des ponts. Je n'ai pas besoin de dire que cette entreprise nécessitera des ponts d'acier dont deux ponts tournants ayant chacun un tablier de 88 pieds, un autre de 49 pieds et un quatrième de 64 pieds. Ceux qui con-

naissent les constructions en acier avoueront qu'on ne saurait construire un pont tournant à moins de $500 à $1,000, par pied, et que le coût, qui est estimé à $91,000, ne sera guère inférieur à 150,000.

De plus, il y a les indemnités pour dommages causé aux terres et les travaux à faire au lac Wilcox. Personne n'a calculé le coût de ces travaux, sauf notre excellent ami, M. Walsh, qui l'estime à $41,000. M. Walsh a estimé à $29,000 des travaux qui coûtent aujourd'hui $900,000, de sorte que, lorsqu'il déclare que ceux-ci coûteront $41,000, nous pouvons dire sans crainte que la dépense s'élèvera au moins à $150,000, ce qui, en ajoutant les indemnités à payer et le prix des fermes à acheter, portera le coût total à $250,000, au bas mot. Ces chiffres forment un grand total de $1,236,104.55—retranchons les 55 cents pour faire plaisir au ministre des chemins de fer et des Canaux (M. Graham).

Abordons maintenant la question capitale. Les députés de la droite nous cornent aux oreilles que ce projet est réalisable. Quiconque a quelque notion du génie civil vous dira qu'il n'y a presque pas de problèmes qu'il ne pourrait pas résoudre. Nous savons tous à quel point en est rendue la science du génie civil, de sorte qu'il est puéril de dire que cette entreprise est susceptible d'exécution. Le grand point n'était pas de savoir si ce projet était réalisable, mais de connaître quelle serait sa valeur commerciale en tant qu'entreprise publique.

Je vous ai signalé le parallélisme des voies de transport dans le comté d'York. Je vous ai fait observer que le seul plateau que ce canal pourrait desservir a une superficie d'environ 60 milles carrés dans cette partie du comté. Le trajet ne sera raccourci que de 4 milles ½ à peu près, car j'écarte de la question la somme nécessaire au dragage de l'embouchure de la rivière. En réalité, ce sont ces 4½ milles qui coûteront $1,000,000, car il y a une différence de niveau de 45 pieds sur cette distance.

J'ai aussi fait entrer en ligne de compte le volume des marchandises que fournira Newmarket. Je ne crois pas qu'il y ait plus de 60 tonnes de denrées à transporter, par jour, à Newmarket et dans les environs. La moitié de cette quantité passera vers le sud pour se rendre dans la ville de Toronto et la majeure part du reste se dirigera au nord de Newmarket, de sorte que le volume des marchandises à destination ou provenant de Newmarket qui sera transporté à meilleur marché grâce à ce canal, ne représentera pas 20 tonnes par jour. A quel chiffre s'élèvera la diminution du prix de transport de 20 tonnes par jour? Le voiturage d'une tonne sur une distance de 4 milles ½ coûte un dollar; c'est un bon prix. Par conséquent, ce canal fera économiser à peu près $20 par jour à la population de Newmarket et des environs et, comme il sera ouvert environ 200 jours par année, cette économie représentera $4,000 annuellement. Mais nous nous montrerons généreux et nous doublerons cette somme. Supposons donc que la population de Newmarket et des environs économisera $8,000 par année.

Si nous prenons le montant que ce canal coûtera en fin de compte pour calculer l'intérêt à 4 p. 100, nous constatons que l'entreprise imposera à la population canadienne une dette de $40,000 par année. De plus, il faut ajouter, au bas mot, $10,000 par année, pour l'entretien des écluses et la rétribution des éclusiers; c'est donc $50,000 que la population du pays devra payer chaque année, parce qu'on aura creusé ce canal afin de permettre à la population des environs de Newmarket d'économiser $8,000 par année. Y a-t-il un homme de bon sens qui croira que ce projet est avantageux?

Je suis d'avis que les économistes politiques, vu la situation actuelle du pays, désiraient qu'une entreprise doit prendre rang parmi les entreprises et être l'objet d'un sérieux examen avant que le Gouvernement y consacre, disons, un demi-million de dollars. On doit se demander: ce projet sera-t-il utile à toute la population, et non seulement aux habitants d'une région peu étendue? Or, je mets n'importe quel député ministériel au défi de dire que la construction de ce fossé de la rivière Holland fera baisser de la plus petite fraction d'un cent le coût du transport des grains des champs cultivés de l'Ouest jusqu'au littoral. En réalité, le canal suit la direction du nord-ouest et chacun sait que les denrées de l'Ouest chercheraient un débouché dans la direction contraire. Le million de dollars que ce canal coûtera, s'il était consacré à l'amélioration des installations terminales des ports des grands lacs abaisserait d'une façon sensible le coût du transport des marchandises et profiterait d'autant aux cultivateurs de l'Oust et à toute la population canadienne.

Cet après-midi, le ministre de la Justice a dit que Toronto était jalouse parce que cette dépense avait lieu dans sa circonscription. Quelle absurdité! Toutes les affaires faites en une année dans cette partie de la circonscription grâce à ce fossé n'égaleraient pas celles qui se transigent dans un îlot de maisons de la ville de Toronto pendant le même laps de temps. Mais, chaque fois qu'il est question du fossé de la rivière Holland, le ministre de la Justice entre en colère et semble croire que ses adversaires politiques s'attaquent à lui. Ceci n'est pas une question personnelle, c'est un problème national de beaucoup plus d'importance.

Le ministre des Finances nous apprend qu'il est très difficile d'obtenir des fonds sur les marchés monétaires de l'union et que de légers nuages présagent des dangers aux finances. S'il en est ainsi, est-il sage de notre part de dépenser une aussi forte somme d'argent uniquement dans un but politique et dans l'intérêt exclusif d'un ministre de la couronne? Selon moi, le ministre de la Justice devrait avoir plus de largeur de vue et ne pas envisager seulement son intérêt personnel.

Le ministre des Travaux publics nous a dit, l'autre soir, que les dépenses étaient restreintes, cette année, et qu'il était impossible de poursuivre plusieurs travaux publics, même dans sa propre circonscription, parce que le pays ne pouvait pas faire ces dépenses-là. Pourquoi le ministre de la Justice ne cherche-t-il pas à suivre cet exemple? Il en est incapable; il envisage toutes choses au point de vue étroit du partisan; il ressemble à cet homme qui, avant passé toute sa vie dans un tonneau, ne connait que ce qu'il a pu apercevoir à travers la bonde. Je conjure le Gouvernement, une fois pour toutes, de suspendre les travaux concernant ce canal. On nous a dit que le pays s'était engagé à les faire exécuter, mais mieux vaudrait perdre ce qu'il y a de fait que de nous exposer à d'autres dépenses inutiles. Ces travaux ne sont faits que dans un but politique. Le ministre de la Justice peut tirer avantage de nos protestations dans son propre comté, mais je puis lui assurer qu'en imposant ces travaux-là au pays il n'ajoutera pas au prestige dont il jouit dans le reste de la province d'Ontario, où l'on demande l'exécution de travaux publics urgents que nous avons consentis, à grand'peine, à faire remettre à cette année. Je serai fort aise de voter en faveur de cette proposition d'amendement. Il est mal, en principe, d'accorder une entreprise de $5,000 ou $6,000 dans un simple but politique, mais quand elle doit coûter des millions et augmenter la taxe capitale de 25 cents, c'est un crime politique.

M. l'ORATEUR: Je ferai remarquer à la Chambre que cette discussion me paraît irrégulière. Le budget contient le crédit n° 103, destiné à la construction du canal de la Trent, et je vois dans le hansard que ce crédit a été discuté en comité le 2 mars et qu'il pourra l'être encore lorsque la Chambre se formera en comité des subsides. Ce débat paraît s'être continué du consentement des deux partis, mais, dans les circonstances, il est irrégulier. Si la Chambre désire que la discussion se poursuive, je n'y mettrai pas d'obstacle, mais je crois devoir lui signaler que, suivant moi, la procédure est irrégulière.

M. F. R. LALOR (Haldimand): Jai prêté beaucoup d'attention au discours du ministre des Chemins de fer, qui m'a semblé mériter la sympathie de la Chambre pour avoir travaillé de toutes ses forces à justifier les dépenses faites relativement au canal de Newmarket. Depuis que je siège ici, j'ai toujours admiré la franchise avec laquelle il nous a renseigné et a discuté les questions relatives à son département. Mais aujourd'hui, nous avons été témoins de l'effort le plus laborieux qu'il ait jamais tenté. Il a notre sympathie comme il a, sans doute, celle de ses amis. La presse a publié d'amusantes caricatures au sujet du canal de Newmarket; elle a représenté le ministre de la Justice pompant de l'eau à un puits pour alimenter le canal. Je m'étais tout d'abord imaginé que c'était une simple farce, mais il paraît que le ministre des Chemins de fer prend cela au sérieux, puisqu'il vient informer la Chambre de la possibilité de pomper de l'eau pour alimenter ce canal. Il paraît croire que tel sera le résultat final et qu'il faudra pomper de l'eau à des puits artésiens pour tenir les navires à flot dans le canal. Voilà pourquoi il a la sympathie de toute la Chambre.

Une des raisons qui m'ont déterminé à adresser la parole à ce sujet, c'est qu'il y a dans mon comté un canal comme celui de Newmarket, c'est-à-dire un tributaire du canal Welland. On l'a construit dans un bon but. Durant des années il a fourni à l'ancien canal Welland de l'eau qu'il puisait à la Grande rivière.

Il en a été ainsi jusqu'à ce que le canal Welland eut atteint le niveau du lac Erié. Depuis lors, le canal Welland tire son approvisionnement d'eau du lac Erié. Le tributaire dont j'ai parlé s'étend sur une distance de 20 ou 22 milles de Dunnville ou Port-Maitland, sur la Grande rivière, jusqu'à Welland, à travers une région fertile ayant à l'une de ses extrémités Port-Maitland, et à l'autre Port-Colborne. C'est un canal important et l'on serait naturellement porté à supposer qu'il doit être très avantageux à la région qu'il traverse; mais j'avouerai à l'honorable ministre et à la députation que, abstraction faite de la raison principale pour laquelle on l'a construit, c'est-à-dire la nécessité de fournir de l'eau au canal Welland, il est réellement peu avantageux à la population de cette région. De fait, on ne s'en sert jamais.

S'il faut en croire le ministre des Chemins de fer et des Canaux, des citoyens éminents de Toronto lui auraient dit qu'on pourrait transporter des objets manufacturés de Toronto à Newmarket, de là au canal, et du canal jusqu'à la baie Georgienne. Nous savons tous que ce serait absolument ridicule, qu'il serait impossible d'en tirer profit. Je pense que ce canal d'une longueur de dix milles ou plus, que l'on est à construire et qui va coûter une couple de millions de dollars, sera tout aussi inutile que le tributaire du canal Welland, comme voie de transport, et ne vaudra absolument

rien aux cultivateurs de cette région. Le ministre des Chemins de fer et des Canaux nous a parlé de l'immense quantité de produits agricoles du comté d'York. A l'entendre, on s'imaginerait qu'il s'attend à voir transporter ces produits par la voie de ce canal. Il aurait pu en dire autant des comtés de Haldimand et de Welland que traverse le tributaire du canal Welland. Je lui apprendrai qu'il ne passe, pour ainsi dire, pas de produits agricoles par ce canal. Il y a quelque temps, j'inscrivais au feuilleton, au sujet du tributaire du canal Welland, une question demandant, entre autres choses, combien il était passé de navires par ce canal depuis cinq ans et quel en était le tonnage. La question et les réponses furent publiées dans les journaux de mon comté, au grand amusement des électeurs, parce que l'honorable ministre avait déclaré qu'il y en avait 700, tandis qu'il eût mieux fait de dire sept. Le canal de Newmarket sera aussi inutile à la population du comté d'York que l'est le tributaire du canal Welland à celle des comtés de Haldimand et de Welland, en ce qui concerne le transport des produits agricoles ou manufacturés. Le temps des petits canaux subsidiaires est passé; ils ne sauraient être avantageux, car personne ne s'en sert. Ce qu'il nous faut, ce sont des canaux directs, et comme membre de cette Chambre, je suis disposé à appuyer tout projet raisonnable que le Gouvernement pourra présenter au sujet des transports, mais je manquerais à mon devoir envers le comté que je représente en ne protestant pas contre une dépense de près de deux millions de dollars équivalant, suivant moi, à un simple gaspillage. La population de mon comté devra contribuer, pour sa part, à cette dépense, et je m'oppose en son nom à ce qu'on dépense les deniers public avec aussi peu de raison et contrairement à l'intérêt public.

M. SAM. HUGHES (Victoria-et-Haliburton): Monsieur l'Orateur, je dirai tout d'abord au ministre des Chemins de fer et des Canaux que je suis en faveur de canaux directs et en faveur de canaux subsidiaires dans les cas où la construction en est justifiable. Quels sont les faits au sujet du canal de Newmarket? Newmarket est situé à 770 pieds au-dessus du niveau de la mer, le lac Simcoe à 717 pieds, de sorte qu'il y a entre le niveau du lac Simcoe et de Newmarket une différence de soixante pieds. La distance de Newmarket au lac Simcoe est de 6.7 milles. La distance de Newmarket à Holland Landing où l'eau est navigable, est de 3.6 milles. Or, on demande au pays de voter une somme pour la construction d'un petit canal devant s'étendre sur cette distance, projet auquel on a songé d'abord dans le but d'assurer l'élection du directeur général des Postes de ce temps-là, puis d'assurer du patronage à son successeur aujourd'hui ministre de la Justice; tout cela devant coûter $1,000,000. S'il s'agissait d'un canal direct ou devant se relier à un canal direct, ce serait peut-être excusable. On transporte du grain en transit, par chemin de fer dans les petites villes où il est moulu et d'où il est expédié jusqu'à la mer par chemin de fer, d'après le tarif d'entier parcours; mais ce tarif n'existe pas dans le cas où le transport se fait partie par eau et partie par chemin de fer. Si ce canal constituait une route directe par laquelle le grain serait transporté en barges et expédié à destination d'après un tarif d'entier parcours après avoir été moulu, il y aurait de quoi en justifier jusqu'à un certain point la construction; mais tel n'est pas le cas.

Les trois milles et demi qui séparent Holland Landing de Newmarket accusent une différence de niveau d'environ soixante pieds, et l'approvisionnement d'eau sera tout à fait insuffisant si, comme le dit le ministre, on ne construit des réservoirs pour recueillir la pluie ou si l'on n'emploie toute la jeunesse du pays à pomper de l'eau. Je ne sache pas qu'il se soit jamais fait de dépenses aussi extravagantes. Je signalerai à l'honorable ministre un endroit où il aurait pu faire une dépense utile. Le lac Balsam est situé à 838 pieds au-dessus du niveau de la mer. Au nord de ce lac s'étendent les eaux qui alimentent le canal de la Trent. En installant une écluse à Coboconk, une autre à Norland, et une autre à Elliott's-Falls, on mettrait en communication, à l'intérieur, trente milles de territoire, région propre au commerce du bois et à l'agriculture et dont les habitants ne peuvent se rendre facilement aux différents marchés, il y a beaucoup plus de fermes d'établies dans ces trente milles qu'il n'y en a dans les trois milles et demi qui séparent Holland Landing de Newmarket. Ce dernier territoire comprend deux chemins de fer passant de chaque côté de ce petit courant d'eau. En effet, si faible est, à certains endroits, la distance qui sépare les chemins de fer du creek, que l'honorable ministre l'aurait, pour ainsi dire, franchie d'un bond, aux jours de sa jeunesse.

On peut traverser ce courant d'eau, sans peine, en tout temps, et les chemins de fer électriques et les chemins de fer à vapeur sont si rapprochés que la population est absolument bien desservie sous tous rapports. Si les gens de Newmarket désirent transporter des billes, ils peuvent les transporter par chemin de fer d'après le tarif d'entier parcours, mais ils ne peuvent en transporter partie par eau et partie par chemin de fer, d'après ce même tarif. J'ose dire que pour un dizième de ce que le canal de Newmarket va coûter, d'après son propre aveu, l'honorable ministre pourrait faire construire un canal de trente milles au nord de Coboconk et qu'en construisant un chevalet au nord de Minden jusqu'au

lac Mountain et un barrage, entre ce lac et Horseshoe, il élèverait suffisamment le niveau de l'eau pour rendre la navigation possible sur une étendue de trente milles de plus; que pour moins de $250,000, on ajouterait au canal de la Trent une étendue de soixante milles où la navigation serait possible et se ferait dans une région non encore desservie par un chemin de fer ni même par un bon chemin carrossable.

Il y a tant de manières dont on pourrait dépenser plus avantageusement ces deniers que je n'ai jamais pu comprendre le premier motif auquel on a obéi pour décider de construire ce canal de Newmarket. Il n'y a pas assez d'eau pour l'alimenter et on n'en a pas besoin.

Trois milles et demi sont une petite distance entre une ville et un port, et si Newmarket doit grandir, ce village aura bientôt atteint le quai de Holland, et il serait inutile alors de prolonger ce canal jusqu'aux scieries d'un partisan dévoué du Gouvernement. Sur mon âme! je ne conçois pas de justification possible de cette dépense, et je ne vois pas pourquoi le ministre la laisse filer ainsi. Je regrette de n'avoir pas été ici lorsqu'il a donné ses explications, mais je suis certain qu'il a été incapable, malgré sa subtilité, de la justifier, et j'ai la conviction que dans son for intérieur, il serait enchanté de voir disparaître complètement tout vestige de ce canal, et de n'en pas laisser continuer la construction.

Supposons même qu'il y ait un brin de justification en faveur de cette entreprise, les travaux auraient dû être retardés en attendant que les extrémités soient terminés, ou en d'autres termes, en attendant que soit complété le canal de la Trent entre la baie Georgienne et le lac Ontario. Ce canal de Newmarket est inutile. Il n'y a pas de bois sur le lac Simcoe pour alimenter les scieries de cet industriel, et aucun trafic pour Newmarket. On n'aurait jamais dû commencer ce canal, mais si le Gouvernement est déterminé à le construire, qu'il attende au moins que le canal de la Trent soit complété entre la baie Georgienne et la baie de Quinte. Sa construction aurait dû passer aussi après celle du canal tributaire dont j'ai parlé, et qui atteint les lacs dans la circonscription d'Haliburton, où des milliers de colons sont obligés de faire plusieurs milles en voiture pour arriver au chemin de fer, et où se rencontrent des millions de pieds de bois qui ne peuvent être traînés sur de longues distance en chemin de fer.

Il est impossible de flotter ce bois, et on ne pourra le flotter qu'au moyen d'un canal. J'espère que l'honorable ministre reviendra sur sa décision. En premier lieu, j'objecte qu'on ne devrait pas inscrire cette entreprise comme une partie du canal de la Trent. Ce dernier a assez d'adversaires.

Il a fallu bien du temps pour convaincre l'opinion de l'utilité de cette voie fluviale, et c'est ajouter l'injure au mal que de faire passer dans le budjet le canal de Newmarket pour une partie du canal de la Trent.

L'hon. M. FOSTER: Quelle est la distance de la baie de Cook à un endroit quelconque du canal de la Trent?

M. SAM. HUGHES: Le canal de la Trent se jette dans le lac Simcoe. La partie terminée s'étend des chutes à Heeley au lac aux Sapins sur la ligne de partage, et ensuite par la rivière Talbot jusqu'au lac Simcoe. Il est aussi navigable entre le lac Simcoe et le lac Couchiching. Le million gaspillé sur le canal de Newmarket contribuerait beaucoup à ouvrir une des extrémités du canal de la Trent qui n'est pas encore complété. Mais au lieu d'en agir ainsi et de donner un accès facile sur le marché aux produits du Nord-Ouest, le ministre gaspille les deniers publics sur des entreprises secondaires comme celle-ci.

Je ne m'opposerais pas si le canal de Newmarket avait quelque utilité un coup construit, mais il vaudrait quarante fois mieux pour le Gouvernement prendre les scieries de son partisan et les transporter au quai de Holland, plutôt que de dépenser ainsi sans discernement l'argent du public. J'avertis le ministre qu'il n'aura jamais assez d'eau, malgré ses barrages et ses réservoirs, pour naviguer sur ce fossé en été, et j'espère qu'il trouvera moyen, avant l'adoption du crédit, de ne pas faire figurer cette entreprise au budget comme une partie du canal de la Trent, mais de l'y laisser figurer séparément sous son appellation propre de canal de Newmarket. Ce n'est pas un canal, ce n'est même pas un fossé passable. En été, il ne passe pas plus d'un seau d'eau à la minute dans ce ruisseau, au-dessous du village même. J'espère que le ministre jugera à propos de rappeler ce crédit.

M. E. B. OSLER (Toronto-ouest): Je suis heureux de pouvoir ajouter quelques paroles de protestations contre cette entreprise, car je suis parfaitement renseigné sur les régions qu'elle doit desservir. J'aimerais voir le premier rapport qui recommandait la construction de ce canal, et les raisons qui y sont alléguées. On a, je crois, suffisamment parlé de l'alimentation de ce canal, car personne qui est passé chaque année dans ces régions, ne peut s'empêcher de rire à l'idée qu'on puisse jamais arriver à l'alimenter autrement que par des moyens artificiels. Ce n'est pas ce détail qui me taquine le plus, car il y aura toujours assez d'eau pour tous les besoins de cette entreprise.

Entre 1860 et 1880, le lac Simcoe offrait une apparence de grande activité. Une infinité de bateaux et de remorqueurs y naviguaient. Jamais, dans nos promenades

du soir, nous n'étions sans avoir quelque scierie sous la vue, tandis que la remorque des radeaux s'opérait incessamment. J'y ai vu moi-même ces scènes d'activité, pour avoir passé tous mes étés sur ce lac depuis 22 ou 23 ans.

Moi, ainsi que plusieurs autres, avons vu, il y a quinze ans le triste départ du dernier des remorqueurs du lac Simcoe. Les billes qui s'étaient échouées sur le rivage furent soigneusement mises en radeau et remorquées à Bradford. Bradford est un village entreprenant trois fois plus petit que Newmarket, il possède des communications parfaites par eau sur la rivière Holland. Il s'y trouvait naguère de grandes scieries. On y remorqua les billes jusqu'à la disparition du bois dans la région du lac Simcoe. Ces scieries furent détruites ou démolies, et celles de Belle-Ewart avaient été abandonnées longtemps auparavant. Rien de plus considérable qu'un petit yacht à gazoline n'est remonté la rivière Holland depuis 15 ans. Pendant des années, quand j'habitais la pointe à Roach, j'avais l'habitude, tous les ans, de conduire à Bradford un parti d'enfants pour y jouer au cricket. La navigation y est parfaite, à moins que les algues n'y croissent trop abondamment. Mais il ne reste plus un tronc de bois marchand sur le lac Simcoe. Il n'y a pas même une charge d'écorce. Newmarket a deux fabriques et une tannerie, et on ne peut trouver sur tous les tributaires du lac Simcoe un seul chargement de bois ou d'écorce pour ces industries. C'est aussi certain que je suis ici qu'on ne recueillera pas une seule tonne de trafic sur le canal de Newmarket. C'est un travail absolument et complètement inutile.

On rencontre des quais à différents endroits sur le lac Simcoe. L'ancien chemin de fer du nord en a construit un grand à Belle-Ewart. Cette ligne avait un embranchement prospère, tant que régna l'activité sur le lac Simcoe. Lorsque les scieries furent détruites par le feu, le chemin de fer du nord releva ses rails entre Lefroy et Belle-Ewart, distance d'un mille et demi, et abandonna son quai. Quelques années ensuite, le chemin de fer reconstruisit cette voie, de grandes glacières ayant été établies à Belle-Ewart. Il est difficile d'imaginer un spectacle plus navrant que la vue de ces quais abandonnés. Ils ont fini par pourrir, et la pierre seule subsiste, entourée des épaves des bateaux et remorqueurs, qui jadis naviguaient sur le lac au temps de son activité. Nous y voyons la coque démantibulée de cinq ou six remorqueurs et de deux ou trois bateaux à passagers. Il ne reste qu'un seul bateau à passagers sur le lac Simcoe, et il persiste à rester, grâce aux voyages de plaisance qu'il transporte en été. Mai il ne s'y fait aucun commerce, et les perspectives ne sont pas meilleures pour le canal. Et l'on se propose d'y affecter un million un quart.

Les ministres du Gouvernement sont les syndics du peuple, et les voici à gaspiller aussi sûrement que s'ils les jetaient à la rivière, toutes les contributions du public qui entreront dans la construction de ce canal; il vaudrait mieux même qu'ils prissent cet argent et le jetassent à la rivière, car au moins, les dépenses seraient finies, tandis qu'en le plaçant dans cette entreprise, les dépenses d'entretien seront à ne jamais finir. Je suis passé, hier, par ce fossé. Je suis allé à ma maison de campagne, pour tâcher d'avoir les parements d'une estacade que j'ai l'intention d'y construire. Ce n'est pas un quai commercial, mais une simple commodité pour le bain. Eh bien, je n'ai pas pu y trouver assez de bois pour faire les parements de cette petite estacade de 30 pieds de longueur seulement. Je suis obligé de faire venir ce bois en chemin de fer de Toronto. Le quai construit par l'Etat il y a trois ou quatre ans a été de grande utilité. Tous les touristes étrangers qui y viennent en été en parlent avantageusement, et on m'a dit hier, que les gamins ont pris, l'an dernier, douze achigans au bout de ce quai. L'achigan devient rare.

L'hon. M. FOSTER: Il n'y en aura plus bientôt.

M. OSLER: Il est presque disparu déjà. Bradford est probablement plus important que Newmarket pour le commerce du grain. C'est un endroit où l'on achète beaucoup de céréales. Mais l'idée n'est jamais entrée dans un cerveau bien équilibré d'acheter du grain à Bradford pour l'expédier par le canal. Je crois franchement qu'un million est un gros montant même en temps d'abondance. Le Gouvernement ne semblait pas le réaliser dans les bonnes années, mais je croirais, les recettes n'était pas aussi satisfaisantes, qu'il devrait envisager un million comme un montant de quelque importance.

Avant d'engouffrer cet argent dans cette entreprise, il serait à propos d'avoir un un homme d'affaires—pas un ingénieur, il ne fait pas son rapport sur le volume du trafic—mais un ou deux hommes d'affaires, qui feraient un rapport sur les perspectives commerciales de ce canal quand il sera terminé.

Presque tout le monde discutait cette entreprise, hier, sur le tramway, et l'opinion parmi ceux qui entraient et sortaient était qu'on ne continuerait pas les travaux. On en riait; chacun se disait en se rencontrant "Eh bien, je crois que c'est le dernier argent qu'on va y dépenser." Le Gouvernement ferait bien de se faire préparer un rapport par un homme d'affaires, et de réfléchir de nouveau sur ce qu'il va faire.

Puis, qu'il soit assez courageux d'admettre qu'il s'est trompé. et cesse les travaux, car cet argent sera gaspillé aussi sûrement qu'il sera dépensé à cette entreprise.

On a souvent passé la remarque et l'on s'est étonné que le Gouvernement ne semble pas suffisamment réaliser sa responsabilité comme gardien des intérêts du public dans ces matières. On a souvent observé en ma présence, et c'est, je crois, généralement admis, qu'on manque beaucoup du sentiment de cette responsabilité dans la vie publique. Comment pouvons-nous nous attendre à autre chose, quand les gardiens de l'administration engagent délibérément et étourdiment un million ou un million et un quart des deniers public sans le moindre soupçon de justification? J'affirme que ce canal sera absolument inutile un coup construit, qu'il n'y passera jamais une tonne de trafic. On voit une scierie à cet endroit, une fabrique, peut-être, mais elle n'emploie que du bois franc. Or, il n'y a pas de bois du tout. Le bois de chauffage y a atteint un tel prix, que les cultivateurs préfèrent payer le prix du transport et brûler du charbon.

Il leur faut payer maintenant $5.75 la corde pour le bois. Je parle de choses que je connais, et je demande au ministre et au Gouvernement d'étudier de nouveau ce projet et d'économiser au pays un million de dollars.

M. T. S. SPROULE (Grey-est): Monsieur l'Orateur, je désire dire quelques mots sur cette question avant que le débat soit terminé. Il me semble qu'avant de décider s'il était sage ou non de dépenser cette forte somme, le Gouvernement aurait dû faire faire une estimation du trafic probable de ce canal. La discussion jusqu'à présent n'a pas révélé que le Gouvernement avait obtenu ce renseignement. Aucun ingénieur ne parait avoir estimé pour le Gouvernement la quantité probable de trafic qui pourra passer par ce canal. On a posé la question au ministre des Chemins de fer, mais ou bien il n'a pas daigné donner le renseignement, ou il ne le possédait pas? Or, en présence du fait qu'il n'y a pas de renseignements, comment le ministre des Chemins de fer, peut-il venir devant la Chambre proposer une dépense aussi peu sage? Nous connaissons un peu la localité et nous nous demandons quelle espèce de trafic va surgir pour alimenter ce canal? Mon honorable ami près de moi (M. Osler) me dit que l'on ne transportera pas une tonne de marchandises par ce canal. Je n'irai pas jusqu'à dire cela. Il y a un moulin à farine à Newmarket. Il peut venir un temps ou le grain du Nord-Ouest pourrait être débarqué à Victoria-Harbour, et si de petits bateaux peuvent descendre le canal de la Trent jusqu'au lac Simcoe, ils pourront apporter une partie du grain

du lac Simcoe à Newmarket. C'est le seul moyen que je vois d'obtenir du trafic du dehors.

Au sujet de la possibilité ou de la probabilité d'obtenir le trafic de ce grand et riche comté d'York, et le ministère des Chemins de fer semblait croire que la chose était possible lorsqu'il nous a parlé de l'immense richesse de ce comté, je crois que nous pourrions très bien mettre cela de côté entièrement. Pourquoi? parce que le commerce de tout le comté d'York va à la grande ville de Toronto par le sud, et que le canal est loin dans le nord.

Le ministre nous a dit que ce canal aurait certainement l'effet de faire baisser les taux de transport. Comment cela pourra-t-il se faire? Comment le canal pourra-t-il venir en concurrence avec les chemins de fer qui aujourd'hui font le trafic de ce comté? Le seul moyen d'obtenir du trafic pour ce canal serait d'aller jusqu'à 200 milles au loin chercher du trafic qui aujourd'hui est transporté par les chemins de fer de Newmarket à Toronto qui n'est qu'à 25 milles de distance. Quelle concurrence espérez-vous faire, s'il vous faut transporter sur une distance de 200 milles des marchandises, lorsque les chemins de fer n'ont que 29 milles à parcourir pour transporter la même marchandise?

Ce ne serait pas de la concurrence. La chose est si absurde que quiconque connaît la géographie du pays et la route que suit le commerce de cette région, ne peut y songer un instant.

A quel autre industrie le canal servira-t-il? M. Cane est le principal initiateur de ce canal; c'est lui qui a engagé le Gouvernement dans cette entreprise. Une fatalité quelconque doit s'attacher à ce canal, parce que l'on nous rapporte que cette personne, après avoir accepté une entreprise de creusage pour la somme de $46,000, n'y a travaillé que quelque temps et le Gouvernement a dû ensuite lui enlever les travaux. Le principal initiateur du projet est celui qui en souffre aujourd'hui. Mais pourquoi ce canal? Pour amener du bois à sa scierie. D'où? L'honorable député de Toronto, M. Osler, me dit qu'il n'y a virtuellement plus de bois dans les environs du lac Simcoe, ce qui est vrai. Il y a quarante ans, il y avait beaucoup de bois, lorsque le "Emily May", voyageait sur le lac Simcoe, ainsi que le "Ida Burton" et autres petits bateaux, mais le bois aujourd'hui a tout été enlevé, et il n'y a plus de trafic à faire de ce côté-là.

Mais il y a un commerce que le ministre des Chemins de fer et des Canaux n'a pas mentionné, et c'est probable ou possible. C'est une industrie qui était très florissante il y a trente ou quarante ans, et qui était exercée par ceux qui habitaient le long du marais où ce canal va passer. Quelle était cette industrie? Pêcher des grenouilles et les expédier sur le marché de New-York.

Cette industrie existe encore, et elle pourra peut-être fournir du trafic au canal. Je crois qu'elle est susceptible de grands développements parce que le marais est très grand; c'est un marais où les grenouilles viennent très grosses, et cette industrie fournirait probablement un trafic permanent et le seul que le canal peut probablement espérer. On transportait autrefois les grenouilles en voitures de Keswick à Newmarket, et on les expédiait ensuite à Toronto, et de là à New-York. A l'avenir, on pourra leur faire descendre le canal à la nage et leur couper la tête à Newmarket, puis les expédier de cet endroit, ce qui économisera au moins une partie du transport. C'est le seul trafic permanent que ce canal aura.

Mais où prendra-t on l'eau pour le canal? J'ai plus d'une fois, des centaines et sinon des milliers de fois, sauté moi-même à pieds joints ce ruisseau. Cela peut vous donner une idée de la quantité d'eau qu'il contient. Le ministre nous dit qu'il y passe 507 pieds cubes d'eau par minute. Mais pour l'amour du ciel d'où vient cette eau? Pour ma part, je ne le sais pas, et aucun des assistants de la localité ne peut non plus le dire. J'ai vécu dans ces endroits.

J'ai traversé ce crique des milliers de fois, et prétendre qu'il y a de l'eau dans ce crique est chose absolument absurde et incompréhensible. Cela me rappelle une histoire que j'ai entendu conter dans l'Ouest Quelqu'un demandait quels étaient les trois plus grands menteurs au monde. Une personne répondit qu'ils habitaient l'Ouest; qu'un certain individu était un des menteurs, et que lui était les deux autres. Je crois que le ministre des Chemins de fer et des Canaux doit être les trois. Il fallait qu'il eût de l'eau sur la cervelle ou que son imagination fût très fertile. J'ai dit que cette dépense ne pouvait être approuvée. Non seulement ce canal sera un monument permanent de folie humaine, mais il restera comme un reproche constant pour le ministre des Chemins de 1er et des Canaux et pour tous les membres de cette Chambre, comme pour tous ceux qui contribueront à faire dépenser cet argent.

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

Reprise de la séance.

DISCUSSION DU BILL 79 RELATIF AU CHEMIN DE FER PACIFIQUE-CANADIEN.

La Chambre passe à la discussion en comité général sur le projet de loi (n° 79), déposé par M. McIntyre (Strathcona), concernant la compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique.

Sur l'article 1er.

M. RUTAN propose:

Que le paragraphe "a" de l'article premier soit approuvé et remplacé par le texte suivant:

La ligne de chemin de fer décrite dans le paragraphe "a" de l'article 3 du chapitre 74 des Statuts de 1907, sera commencée dans un délai d'un an à compter de l'adoption de cette loi, et au moins 30 milles du dit chemin devront être construits chaque année jusqu'à parachèvement complet de la ligne.

M. NEELY: Comme ce chemin de fer, dont la compagnie du Pacifique nous demande de renouveler la charte, intéresse directement les électeurs du comté que je représente, je désire appuyer fortement cet amendement, et j'espère que la Chambre l'appuiera aussi. Un amendement semblable a été proposé devant le comité des chemins de fer mais pour une raison ou pour une autre le comité ne l'a pas accepté. Je ne vois pas d'objection a l'adoption de cet amendement vu que la compagnie du Pacifique est en état autant que je puisse connaître, si elle en a le désir et la volonté de commencer la construction de cet embranchement dans les prochains douze mois. A moins que la compagnie du Pacifique n'ait l'intention d'exécuter ces travaux dans un avenir rapproche nous ne devrions pas lui accorder de délais. Il y a un pays de 80 ou 85 milles de largeur entre la ligne principale du Canadian-Northern et l'embranchement le plus au nord de ce chemin de fer, qui se termine à la ville de Prince-Albert. Cette partie du pays est bien habitée; tous les quarts de section sont pris, et les cultivateurs sont obligés aujourd'hui de faire 35 à 40 milles pour porter leur grain au marché. Si cet embranchement depuis le township 32, rang 21 ou 22, jusqu'à la ville de Prince-Albert était construit, j'ai toute confiance qu'il donnerait des bénéfices dès le premier jour qu'il serait terminé. On a dit qu'il ne fallait pas imposer de trop grandes obligations dans l'octroi de ces chartes. Dans certains cas l'argument vaut quelque chose, mais je ne vois pas de raisons qui nous empêchent d'imposer des obligations lorsque l'on accorde des chartes de chemins de fer à la compagnie du Pacifique. Nous savons que cette compagnie est financièrement en état de construire les embranchements proposés dans ce bill. Nous avons la preuve de sa puissance financière dans sa récente émission de $50,000,000 de capital additionnel.

Je suis fortement en faveur de l'amendement proposé par l'honorable député (M. Rutan) parce que j'ai certains soupçons que la compagnie du chemin de fer du Pacifique n'a pas l'intention de remplir les obligations de la charte qu'elle demande. Il y a deux ans déjà que la compagnie du Pacifique-Canadien possède cette charte, et elle n'a absolument fait aucuns travaux sur ce chemin. Pourquoi demanderait-elle un renouvellement de la charte et de nouveaux délais, si elle ne veut pas construire le chemin? La réponse à cette question est que les habitants de Prince-Albert et de Hum-

boldt soupçonnent que la politique de la compagnie du Pacifique est de s'emparer de ce territoire, afin d'empêcher la construction de lignes de chemins de fer par d'autres compagnies.

La compagnie du Pacifique n'a pratiquement construit aucun chemin de fer dans le nord de la Saskatchewan, tant que le Grand-Tronc-Pacifique n'a pas traversé la partie centrale de la province. Alors nous avons vu la compagnie du Pacifique pousser la construction de sa ligne Kirkella, qui est à l'est de Saskatoon sur une distance de 75 milles environ, et à l'ouest sur un nombre de milles considérable, va parallèlement à la ligne principale du Grand-Tronc-Pacifique. Dès que la compagnie du Grand-Tronc-Pacifique eût commencé à construire son chemin, la compagnie du Pacifique s'est mise à construire son embranchement de Kirkella. Or, les habitants de Humboldt et les citoyens de Prince-Albert désirent que ce chemin parte ou passe près de la ville de Lanigan, dans le district d'Humboldt, et se rende à Prince-Albert, Rien ne nous porte à croire que la compagnie du Pacifique désire réellement construire cette ligne. Au contraire je tiens de bonne source que le président de la compagnie du Pacifique, lors d'une conversation avec quelques personnes qui désiraient beaucoup voir le chemin se construire, n'a voulu donner aucune assurance que la compagnie en commencerait la construction l'année prochaine ou l'année suivante. Nous soupçonnons ou plutôt nous avons la conviction que la compagnie du Pacifique demande simplement ce renouvellement de charte et ces nouveaux délais, dans le seul but de couvrir le territoire avec cette charte, et dans ce cas il serait du devoir de cette Chambre d'insérer dans le bill des obligations contenues dans cet amendement.

On prétendra peut-être que l'octroi de cette charte à la compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique ne tend nullement à empêcher une autre compagnie de construire un chemin de fer dans le même territoire ; mais, à mon avis, ce n'est pas là un argument convaincant et voici pourquoi: qu'une autre compagnie obtienne l'autorisation de construire un chemin de fer dans ce territoire et commence son exploitation, alors la compagnie du Pacifique serait en mesure de devancer cette compagnie et d'empêcher, en réalité, cette dernière de construire sa voie ferrée. Il serait possible d'obtenir, croyons-nous, un embranchement partant de la ligne-mère du Grand-Tronc-Pacifique et traversant ce même territoire; et il serait possible, en outre, d'obtenir du Gouvernement de la Saskatchewan, une subvention pour l'établisement de cet embranchement. Or, si cette Chambre accorde à la compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique la charte en question, sans y inscrire de réserve ou de restriction quelconques relativement au délai à accorder, alors dès que la compagnie du Grand-Tronc-Pacifique commencera ses travaux sur la ligne qu'elle pourrait s'aviser de construire, la compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique pourrait se mettre à l'œuvre et construire un chemin parallèle jusqu'à la ville de Prince-Albert. Au nom des habitants de ce district qui demandent l'établissement de communications par voie ferrée et de meilleurs moyens de transport, je prête cordialement mon appui à l'amendement à l'étude. Afin de prouver clairement que la compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique cherche à couvrir le pays de chartes pour la construction d'embranchements, j'ajouterai qu'elle possède aussi une charte qu'elle a obtenue au moyen de l'acquisition du chemin de fer au Nord-Ouest du Manitoba, charte qui lui permet de construire un embranchement sur un grand parcours, à l'est de la ligne pour laquelle elle demande aujourd'hui une prorogation de délai. Ce tracé s'étend à travers la contrée de Fishing-Lake à l'est des lacs Great-Hill, ainsi qu'au nord-est de la ville de Prince-Albert.

Dans un autre projet de loi, la compagnie demande une prorogation de délai pour la construction de cet embranchement, bien qu'elle détienne cette charte depuis 1893. Voilà seize ans que cette compagnie détient cette charte, sans qu'elle ait fait une seule démarche pour se conformer à ses prescriptions. Ces deux chartes d'embranchements se dirigeant vers la ville de Prince-Albert, la première contenue dans la charte du chemin de fer du Nord-Ouest du Manitoba et l'autre insérée dans le projet de loi à l'étude, couvrent pour ainsi dire les deux seules routes utilisables se dirigeant vers Prince-Albert du côté du sud et de l'est, et se raccordant avec les lignes mères des grandes compagnies de chemins de fer. Par le fait même que la compagnie cherche à obtenir une prorogation du délai fixé dans cette autre charte, cela prouve qu'elle tend simplement à couvrir ce territoire de chartes, de manière à empêcher la construction d'autres chemins de fer. Au nom des citoyens des comtés que je représente et qui demandent la construction immédiate de cette ligne, je prête mon plus cordial appui à l'amendement présenté par le député de Prince-Albert.

M. LAKE: Cette question a été soulevée devant cette Chambre et au sein des comités, au cours des années dernières; on a proposé des modifications dans le sens du projet d'amendement à l'étude, et la question dans tout son ensemble a été mûrement débattue. Voici le problème qui se dresse devant nous aujourd'hui: découlerait-il quelque résultat avantageux de l'adoption de ce projet d'amendement? Et si la Chambre l'adopte aurait-il pour con-

séquence de hâter la construction d'aucun de ces chemins de fer? Il n'est sans doute pas un seul représentant du Nord-Ouest qui n'ait reçu force requêtes protestant contre le renouvellement des chartes accordées, non seulement à la compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique, mais encore à la compagnie des embranchements du Grand-Tronc-Pacifique, ainsi qu'à la compagnie du chemin de fer canadien du Nord. J'ai, par devers moi, des documents de ce genre rédigés dans les termes les plus énergiques demandant au Parlement de ne pas renouveler ces chartes, à moins que les compagnies en question ne donnent des garanties catégoriques relativement à la construction de ces lignes dans un fort prochain avenir. J'ai sous les yeux une requête couverte de signatures recueillies à une assemblée tenue à Wiggins (Saskatchewan). Dans cette requête, les signataires condamnent le renouvellement de la charte accordée à l'embranchement de Moosejaw-Lacombe qui figure dans l'article en discussion et je pose ici la question au ministre des Chemins de fer: A-t-il pris quelque mesure tendant au redressement du grief dont se plaignent amèrement les citoyens de Wiggins?

S'est-il abouché avec la compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique et lui a-t-il demandé si elle est disposée à entreprendre la construction de cet embranchement dans un prochain avenir? A-t-il fait valoir certains arguments pour engager cette compagnie à commencer ces travaux? Il incombe au ministre des Chemins de fer de nous prouver qu'il a tenté pareille démarche. La chose ne saurait faire doute, les habitants de cette partie du pays s'estiment victimes d'une véritable injustice, parce qu'on les a engagés à aller s'établir dans cette contrée, à une telle distance des voies ferrées. Dans ses négociations avec les trois puissantes compagnies qui possèdent des réseaux de chemins de fer au Nord-Ouest, le Gouvernement est en mesure d'exercer une certaine pression sur elles, afin de les engager à construire des embranchements, là où le besoin s'en fait le plus vivement sentir. Ainsi, en ce qui concerne la compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique, le Gouvernement, paraît-il, a donné son acquiescement à l'émission d'actions ordinaires par cette compagnie, à un taux bien inférieur, assure-t-on, à leur valeur réelle. A mon avis, c'est là une concession consentie à la compagnie; or, lorsque ces puissantes compagnies s'adressent à l'Etat pour en obtenir des concessions, il incombe au Gouvernement de tenter, au moyen de négociations, les efforts voulus pour les engager à faire des concessions réciproques. Je désire donc savoir si le ministre des Chemins de fer a reçu pareille requête des habitants de Wiggins. La requête que j'ai sous les yeux affirme qu'on a adressé au ministre un document similaire, et je tiens à savoir s'il a tenté quelque démarche en vue d'obtenir, au bénéfice de cette population, la construction du chemin de fer qu'on lui a promis par le passé, promesse dont la réalisation, je l'espère, ne se fera pas longtemps attendre.

M. J. G. H. TURRIFF: Je désire prêter mon appui à l'amendement proposé par le député de Prince-Albert (M. Rutan). L'auteur de l'amendement et son collègue, le député de Humboldt (M. Neely), les deux représentants des populations de la contrée que doit desservir cette ligne courte d'environ 130 milles, sont parfaitement en mesure de se prononcer sur la question de savoir s'il y a lieu, oui ou non, de renouveler cette charte. Mon honorable collègue qui m'a précédé affirme qu'il y a lieu de se demander si l'adoption de ce projet d'amendement tend à hâter la construction des chemin de fer dans cette contrée. Il est possible que l'adoption de cet amendement n'aboutisse pas à pareil résultat; mais à la lumière des faits accomplis dans mon propre district, je puis bien affirmer que lorsqu'il est impossible de faire construire ces voies ferrées, les populations se prononcent d'un commun accord contre le renouvellement de ces chartes; et lorsque les représentants de cette contrée, éclairés qu'ils sont sur les besoins de ces populations, formulent pareille demande, il nous incombe d'adopter le projet d'amendement.

M. W. F. MACLEAN: Je tombe d'accord dans une certaine mesure avec les orateurs qui m'ont précédé, et je suis d'avis que le Gouvernement de cette Chambre doive exercer une stricte réglementation sur ces puissantes compagnies de chemins de fer de l'Ouest. En fait, d'importants districts de l'ouest sont privés de communications par voies ferrée et les populations de ces districts demandent à grands cris la construction de chemins de fer; mais, il n'en est pas moins vrai que ces puissantes compagnies au lieu de s'empresser de fournir à ces populations le service et les facilités de communications dont elles ont besoin, sont plutôt en lutte les unes contre les autres et cherchent à se contrecarrer mutuellement. A mon avis, le ministre des chemins de fer est en lieu de se rendre maître de la situation, et, s'il veut exercer ses attributions, il veillera à ce que la Chambre n'accorde pas son approbation à ces projets de chemins de fer conçus dans un simple but de stratégie, tandis qu'on néglige de construire des chemins de fer répondant aux besoins de ces populations de colons.

Le Gouvernement doit veiller à ce que ces compagnies ne se livrent pas à un gaspillage inutile de leurs capitaux, en construisant des lignes parallèles, uniquement dans le but de concurrencer les lignes existantes. Ce n'est pas ainsi qu'on ouvrira le pays à la colonisation; tout au plus réussira-t-on à prêter main forte à ces compagnies

dans la lutte qu'elles se livrent actuellement. Il est temps de mettre fin à cet abus, et il importe que les fonds dont peuvent disposer ces compagnies pour la construction de nouvelles lignes soient appliqués à l'établissement de voies ferrées dans les nouveaux districts et à la création des services de chemins de fer, au bénéfice des populations qui en sont actuellement privées.

M. BRADBURY: Je suis fort étonné de l'atitude prise par le député de Prince-Albert (M. Rutan), ainsi que par le député de Humboldt (M. Neely) et je pourrais ajouter, par le député d'Assiniboïa (M. Turriff). Ces jours derniers, lorsque le comité a été saisi d'une autre question analogue au projet en discussion, mon collègue le député de Dauphin (M. Glen Campbell) proposa un amendement tendant à obliger une compagnie de chemin de fer à construire vingt-cinq milles de voie ferrée, durant la première année. Le comité adopta cet amendement, en dépit de l'hostilité manifestée par tous ces députés. Les arguments formulés, ce soir, à l'appui de l'amendement à l'étude furent également présentés dans cette circonstance par le député de Dauphin et par moi-même, à l'appui de l'amendement dont il était l'auteur, relativement à la compagnie du chemin de fer de Winnipeg et du Nord-Ouest. Cette compagnie avait quatre ou cinq routes alternatives couvrant pour ainsi dire toute la contrée. Le député de Dauphin avait reçu de chaque municipalité de son district des requêtes priant le Gouvernement de n'accorder de prorogation de délai à la compagnie en question qu'à la condition de l'obliger à construire un certain nombre de milles de voie ferrée, chaque année.

Nous avons réussi à faire sanctionner ce principe par le comité, mais lorsque le projet de loi vint en discussion devant la Chambre, les initiateurs de cette mesure en obtinrent le renvoi devant le comité et alors le débat dégénéra pour ainsi dire en question d'ordre politique. Tous les députés de la droite se liguèrent contre l'amendement en question qui fut rejeté, bien qu'il fût de nature absolument similaire à l'amendement proposé, ce soir même. La Chambre devrait se piquer un peu de logique et je m'étonne qu'un député puisse prendre au sein du comité une attitude absolument différente de celle qu'il adopte devant cette Chambre. Je n'ai pas reçu ici de mission de la part de la compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique et je n'ai aucune raison d'en recevoir. Dans mon propre comté, l'automne dernier, cette compagnie a suspendu les travaux pour la construction d'un chemin de fer dont le besoin se faisait vivement sentir; or, au fort même de la campagne électorale, mon concurrent, avec l'aide des ingénieurs de cette compagnie, a reçu l'autorisation de mettre à l'œuvre un fort effectif de travailleurs et cela dans le but d'assurer ma défaite. Je mentionne ce fait, afin de prouver que je ne suis pas au service de la compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique. Je le répète, il conviendrait que les députés se piquent d'un peu de logique et je ne suis pas disposé à prêter mon appui à cet amendement; car j'en suis convaincu, les députés qui, devant le comité, ont adopté sans succès l'attitude que je viens de signaler, ne méritent pas que leurs efforts soient couronnés de plus de succès, au sein de cette Chambre.

M. CAMPBELL: Je ne tiens pas à prolonger ce débat. Je veux seulement observer que ceux qui ont pris part au débat ce soir, ont fait preuve d'un manque absolu de logique. Je m'abstiendrai de faire une seule observation sur l'autre projet de loi mentionné par le député de Selkirk (M. Bradbury), me contentant de remarquer que certains députés tiennent une tout autre attitude, quand leurs intérêts sont en jeu. Ces messieurs ont combattu énergiquement les vœux exprimés dans la requête formulée par ceux qui m'ont confié leur mandat électif, puis ces députés nous demandent de tenir compte des désirs exprimés par leurs propres électeurs.

Je veux affirmer que c'est certainement le public de ces régions que traversent ces lignes de chemins de fer qui devrait savoir ce dont il a besoin et il a exprimé, par ses représentants au Parlement, ce qu'il désirait. Les habitants de ces districts désirent des chemins de fer, mais ils s'opposent résolument à l'octroi de chartes imaginaires et une longue expérience leur a fourni de bon motifs pour s'y opposer. Ces chartes ont fait plus pour retarder la colonisation que quoi que ce soit, et il n'est que juste que le comté tienne compte de telles expressions d'opinion qui viennent du public le plus directement intéressé. Si le Pacifique-Canadien a l'intention de construire ses embranchements, ce n'est pas un grand mal de lui demander de montrer sa bonne foi en construisant vingt ou trente milles la première année. Le comité devrait certainement accorder une grande attention à la requête qui a été envoyée de Prince-Albert.

L'hon. M. GRAHAM: Il est facile à mon honorable ami de demander au Gouvernement d'arranger toutes ces choses.

M. LENNOX: C'est ici la place.

L'hon. M. GRAHAM: Il y a une place qui s'appelle le comité des chemins de fer où l'on accorderait beaucoup d'attention à cette demande. Nous avons un devoir à accomplir comme représentants de la nation aussi bien que comme membres du Gouvernement. Je n'ai pas d'explication à donner pour la position que j'ai prise relativement à ce bill, parce que j'ai pris la même position à l'égard de tous les autres bills. J'admets que ce que les requérants

demandent dans les différentes localités, c'est la construction d'un chemin de fer aussi rapidement que possible. Je puis me tromper, mais suivant moi, adopter un amendement dans ce sens, serait plutôt faire du tort que hâter le travail en vue d'obtenir cette voie ferrée. Dire au Pacifique-Canadien qu'il doit construire tant de milles par an, ce n'est pas autre chose que de répéter sous une autre forme ce que nous avons dit dans sa charte, c'est-à-dire qu'il doit commencer les travaux dans un délai de deux ans et construire dans cinq ans. Si cet amendement devait hâter la construction du chemin de fer, ce serait différent, mais il est plus probable que cela nuirait à l'objet que les honorables députés ont en vue.

Cette question ne se présente pas seulement à propos du renouvellement de cette charte, mais elle arrive régulièrement au comité des chemins de fer pour le renouvellement d'un grand nombre de chartes. Introduire une clause de ce genre dans la charte voudrait simplement dire que la compagnie se présenterait plus tôt pour demander un autre renouvellement. Si elle est prête à construire la ligne et si c'est dans son intérêt de le faire, elle la construira. Mais si nous introduisons une clause plus impérative, cela ne fera pas que le Pacifique-Canadien procédera à la construction d'une façon plus rapide, mais simplement qu'il reviendra ici dans l'espace de douze mois au lieu de deux ans, pour demander un renouvellement. Nous désirons faire construire des chemins de fer dans ces parties des territoires qui ne sont pas encore pourvues de voies ferrées. Je comprends parfaitement, comme l'a dit l'honorable député d'York-sud (M. W. F. Maclean) qu'il y a beaucoup de cas dans lesquels les compagnies fixent ou déterminent la place de leurs lignes sans avoir, pour le moment, aucun grand désir de construire, mais plutôt pour empêcher quelque autre compagnie de construire une voie ferrée. Pourtant, en général, la conduite que nous avons tenue a été suffisamment heureuse pour obtenir des lignes aussi rapidement que la colonisation le demandait. Ce'st un fait évident, qu'un grand nombre de personnes se sont rendues dans les parties les plus éloignées de l'ouest et éprouvent un grand besoin de chemins de fer. Mon honorable ami de Qu'Appelle (M. Lake) m'a présenté une requête dont j'avais reçu déjà, je crois, une copie. La méthode que j'ai adoptée est, en recevant une requête, d'en faire un résumé et d'attirer l'attention de la compagnie intéressée sur le fait que je l'ai reçue et de l'engager à faire son possible pour se conformer à la demande des requérants. Admettez que nous introduisions la disposition demandée dans cette charte, nous devrons l'introduire dans toutes les chartes d'embranchements du Pacifique-Canadien. Mais il est impossible pour une compagnie quelconque de chemin de fer de desservir tout le territoire qui réclame un chemin de fer. Il faut admettre comme raisonnable que là où il y a le plus d'habitants, existe le plus grand besoin et le plus grand trafic pour la ligne et il est naturel qu'une compagnie de chemin de fer construise là où elle aura le plus grand trafic. En conséquence les endroits qui ont le plus besoin de chemins de fer, les obtiendront d'abord. Je suis désireux de voir cette ligne se prolonger, mais je ne crois pas que l'introduction de cet amendement dans une charte aidera d'un iota à faire construire le chemin de fer plus vite. Je crois, au contraire, qu'il aura un effet tout opposé. C'est la prétention que j'ai soutenue au comité des chemins de fer. J'ai demandé au comité, en plusieurs circonstances, de ne pas introduire une telle clause dans le bill et je dois demander au comité général de la Chambre d'observer la même conduite. J'adresse cette requête en vue d'être conséquent et pour la raison que je ne crois pas que l'insertion d'une telle disposition dans aucune charte faciliterait la construction de la voie ferrée mais qu'au contraire elle la retarderait plutôt.

(L'amendement n'est pas adopté.)

M. TURRIFF: J'ai l'honneur de proposer que la lettre " G " dans le paragraphe 1er soit effacé. Cette lettre "G" a trait à une ligne assez courte d'environ 100 milles depuis la ville d'Estevan dans la direction du Nord-Ouest. Je ne demanderai pas à la Chambre d'introduire une disposition pour la construction de vingt-cinq milles durant l'année qui vient, simplement parce que l'expérience que j'ai acquise durant les cinq années passées m'a bien démontré que cette disposition ne serait pas exécutée. Mais je crois que je représente absolument les vues du public de cette partie du pays, où la charte existe, et en conséquence, je propose que l'article soit effacé complètement et que la charte soit annulée. Si nous ne pouvons pas avoir un chemin de fer construit très rapidement, nous n'avons pas besoin de cette charte dans nos statuts parce que tant que le Pacifique-Canadien ne se décidera pas à construire la ligne, il restera comme un obstacle au-devant des autres qui voudraient la construire. Cette région a été colonisée pendant les dernières dix-huit ou vingt années et elle a été bien colonisée. Les agriculteurs conduisent leur blé à trente ou quarante milles s'ils le mènent à une ville canadienne et à dix ou vingt mille s'ils l'envoient à la ville américaine d'Ambrose, dans le Dakota-nord. L'an dernier, on a fait venir environ 150 milles boisseaux de blé de cette partie de mon district pour l'envoyer au Dakota-nord par le réseau de Jim-Hill. Comme je l'ai déjà dit auparavant, je désire que le ministre des Chemins de fer et le Gouvernement comprennent qu'à moins de faire quelque changement dans la façon de procéder de ces compa-

gnies de chemins de fer, à moins qu'elles ne soient forcées de mieux agir à l'avenir qu'elles n'ont agi dans le passé, les efforts les plus énergiques seront faits par les habitants de ces parties méridionales de l'Alberta et de la Saskatchewan pour introduire le réseau de Jim Hill dans notre pays. Si les conditions continuent comme elles existent aujourd'hui, bien que je sois fâché de voir le trafic sortir de notre pays et s'en aller aux Etats-Unis, pourtant j'accepterai personnellement avec plaisir tout changement introduit dans l'état des affaires et je sais que 99, sinon 100 p. 100 de la population que je représente ont les mêmes opinions que moi sur cette question. Je sais aussi qu'en demandant au comité de supprimer cet article, je représente fidèlement et exactement les vues de mes électeurs. Et quelles vues devraient l'emporter sur ce point: les vues du Pacifique-Canadien, qui depuis quinze ou vingt ans a obtenu des chartes pour des lignes qu'il n'a pas construites ou les vues des agriculteurs? Quelles sont les vues que nous devrions examiner dans ce comité? Je ne réclame aucun privilège pour la construction de vingt-cinq milles par année, mais je demande que l'article soit supprimé pour que d'autres compagnies puissent avoir la possibilité de venir et de construire ces chemins de fer.

M. LAKE: Je donnerai mon appui, comme je l'ai fait l'an dernier, à une motion qui introduirait dans toutes les chartes et dans tous les renouvellements de chartes, un dispositif ordonnant qu'une compagnie de chemin de fer devrait commencer la construction de sa ligne dans une période de temps raisonnable. Mais je ne crois pas qu'il soit absolument raisonnable de faire des exceptions dans ces affaires.

M. TURRIFF: Je ne demande pas qu'aucune autre charte soit soumise à une intervention par cette motion. C'est la seule pour laquelle je demande que cet article soit supprimé, et le bill que nous étudions maintenant a trait à d'autres lignes.

M. LAKE: C'est parfaitement le cas, l'honorable député veut que la demande de renouvellement d'une charte particulière soit refusée.

M. TURRIFF: Oui.

M. LAKE: Etablissant ainsi une exception pour ce cas particulier, je crois que nous devrions décider de tous les cas d'après le même principe. L'honorable député a parlé en termes très énergiques du Pacifique-Canadien, mais je crois que c'est la seule compagnie dont nous lui ayons entendu ainsi parlé relativement à ces questions.

M. TURRIFF: C'est la seule qui existe dans mon district électoral.

M. LAKE: L'an dernier la compagnie des embranchements du Grand-Tronc-Pacifique a demandé un renouvellement de la charte qui lui avait été accordé trois ans auparavant et couvrant une immense étendue de territoire pour la construction d'embranchements dont pas un seul n'avait été commencé. Pourtant la Chambre a décidé que sa charte serait renouvelée. Je ne crois pas que nous devrions traiter une compagnie différemment de l'autre. Jusqu'à ce que la Chambre ait décidé, et je crois qu'elle devrait le faire, qu'une disposition sera introduite dans toutes les chartes pour exiger de la compagnie qu'elle commence et complète ses travaux dans un délai raisonnable, j'estime que nous devrions procéder comme nous l'avons fait dans le passé, c'est-à-dire accorder toute liberté pour les chartes.

M. STAPLES: C'est un peu divertissant pour moi de constater combien l'honorable député d'Assiniboïa (M. Turriff) est jaloux de son bien. Nous avons combattu dans le comité et dans la Chambre pour obtenir exactement ce qu'il propose dans ce cas particulier—nous avons demandé qu'aucune charte ne soit renouvelée sans que la compagnie soit obligée de construire une certain longueur de la ligne durant un temps fixé. Nous avons eu un cas de ce genre au comité il y a quelque temps et nous avons fait introduire une disposition semblable dans le bill. Qu'a fait alors l'honorable député (M. Turriff)? Il s'est levé à la séance suivante et a pris la parole pour demander que le bill soit soumis à un nouvel examen et nous avons constaté qu'il votait contre l'amendement que nous avions déjà adopté en comité. Il essaye d'obtenir cette restriction dans son propre district. Mais le bill auquel j'ai fait allusion avait rapport à mon district. Je suis bien disposé à l'aider à défendre les intérêts de ses électeurs, mas j'aimerais à ce qu'il nous rende la pareille en aidant ceux qui sont aussi désireux que lui de faire construire des chemins de fer pour rendre service aux habitants de leur district. L'honorable député fait preuve de beaucoup d'énergie en parlant ainsi. Il veut prendre la parole et se monter un peu pour pouvoir dire à ses électeurs quelle attitude résolue il a prise sur cette question. Je suis disposé à donner mon appui à l'honorable député malgré l'atitude qu'il a prise sur la question envisagée à un point de vue général.

M. NEELY: L'honorable représentant d'Assiniboïa (M. Turriff) et quelques autres membres de la députation, moi-même notamment, nous sommes taxés d'inconséquence, en raison de l'attitude que nous avons prise relativement à cette charte, et relativement à une certaine autre charte qui a été récemment délibérée devant le comité des chemins de fer et devant cette Chambre. Pour ma part je ne reconnais pas que ce reproche ait sa raison d'être. Je ne me fais pas l'interprète de l'honorable député d'Assiniboia, ni de l'ho-

norable député de Prince-Albert (M. Rutan), ni d'aucun autre membre de la députation. Mais, il me semble que chaque cas doit être examiné par lui-même. L'honorable représentant de Macdonald (M. Staples) sait que le cas actuel diffère de l'autre.

M. STAPLES: En quoi diffère-t-il?

M. NEELY: L'honorable député sait que le Pacifique-Canadien est en état financièrement d'effectuer la construction de ces embranchements à l'égard desquels il demande une prorogation de délai. Il sait que cette compagnie pourrait dans les douze mois construire, si elle le désirait, une longueur de 25 milles de ces embranchements. Mais il sait que, dans l'autre cas en question, la compagnie n'était pas en mesure de le faire. S'il y a lieu de se montrer conciliant, c'est bien à l'égard de compagnies nouvelles qui ont leur organisation à faire, leurs capitaux à prélever, et autres travaux préliminaires à exécuter. Mais, le Pacifique-Canadien a ses lignes principales construites et les fonds nécessaires pour établir ces embranchements. Les deux cas ne sont pas comparables, et le reproche d'inconséquence fait par l'honorable député de Macdonald et l'honorable député de Dauphin (M. Campbell), n'a pas sa raison d'être.

(L'amendement de M. Turriff n'est pas adopté.)

Sur l'article 2.

M. HERRON: J'aimerais que le ministre donnât l'assurance qu'il va accorder aux intéressés tout le temps nécessaire pour se faire entendre avant l'acceptation de l'itinéraire tracé par la compagnie. Il a été adopté par le comité un amendement relativement à cette disposition, et nous avons inséré les mots "High-River" dans la charte. Je prie le ministre de tenir compte, et de leur accorder un délai, disons, de trente jours. Il est parfois important que les intéressés aient tout le temps voulu pour faire l'examen de ces questions. Si je ne me trompe, le ministre a déclaré au comité qu'il leur serait accordé au moins deux semaines. Je voudrais avoir l'assurance qu'il leur sera accordé tout le temps nécessaire.

L'hon. M. GRAHAM: Je ne voudrais pas être amené à accorder un délai trop long. Nous accorderons toujours un délai suffisant, ou ce que nous jugeons être un délai suffisant, pour permettre à tous les intéressés de se faire entendre. C'est la règle suivie par le département. L'honorable député voudrait fixer ce délai à trente jours; cela ne me paraît pas nécessaire. Cependant, nous allons télégraphier aux gens dans ces endroits, que nous aurons une conférence avec eux à une certaine date, le délai sera probablement un peu moins long que celui qu'il demande, mais nous verrons à ce qu'il soit suffisant.

(Il est fait rapport du bill, qui est lu la 3e fois et adopté.)

REPRISE DU DEBAT RELATIF AU CREUSEMENT DU CANAL DE NEWMARKET.

La Chambre reprend le débat sur la motion l'invitant à se déclarer en comité des subsides et sur l'amendement à cette motion.

L'hon. G. E. FOSTER (Toronto-nord): Je désire parler brièvement sur le sujet de cette motion avant que nous soyons appelés à voter. Ce sujet intéresse tout d'abord cette partie du pays où les travaux s'exécutent, mais il doit intéresser également tout honorable député soucieux de ses devoirs et conscient de ses responsabilités. Il s'agit d'une dépense d'un million de dollars prélevés sur la caisse publique en vue de l'exécution d'une entreprise qu'on ne saurait justifier. La discussion qui a eu lieu met trois choses très bien en relief: en premier lieu, la manière dont se fait quelquefois l'affectation des deniers publics. J'ai dit quelquefois, mais j'aurais dû dire: dont se fait très fréquemment l'affectation des deniers publics par notre Gouvernement La discussion fait ressortir, en second lieu, la manière dont on utilise ces fonds une fois qu'ils ont été placés entre les mains des ministres responsables. En troisième lieu, la discussion met bien en lumière le mode d'argumentation auquel les ministres ont recours pour justifier, si l'on peut appeler cela justifier, un crédit de cette nature, obtenu de cette manière et appliqué comme il a été appliqué. Or, j'ai fait une motion en vue d'obtenir le dépôt des documents, et un des caractères importants de cette motion, c'est qu'elle demande le dépôt de tous rapports, papiers ou documents indiquant les raisons d'ordre commercial qui ont engagé le Gouvernement à s'engager dans cette entreprise.

Après tout, n'est-ce pas là-dessus qu'il faut tout faire reposer? Sûrement on n'est pas en droit d'affecter des fonds à une entreprise quelconque, parce qu'un ingénieur vous dit que l'entreprise est exécutable. Il faut se demander d'abord: Est-ce nécessaire, est-ce opportun? Est-ce dans l'intérêt du développement commercial et général du pays? Si l'entreprise ne s'impose pas au point de vue militaire, n'est pas requise dans l'intérêt national, la seule raison qui doive nous engager à en faire les frais c'est son utilité au point de vue commercial. Or, une fois ces documents déposés, qu'est-ce que j'y trouve? Ou plutôt qu'est-ce que je n'y trouve pas? Je n'y trouve pas un seul mot, du commencement à la fin, indiquant qu'on s'était efforcé de découvrir une utilité commerciale à cette entreprise;

pas un seul. La seule indication qui soit donnée d'une intérêt commercial. si toutefois on peut la considérer telle, c'est que les pétitionnaires ont demandé, en premier lieu, non pas de leur creuser un canal, mais d'approfondir, redresser et rendre utilisable pour les fins du commerce local le cours de la rivière Holland et de ses ramifications. Une telle demande ne me paraîtrait pas déraisonnable. Il n'est pas très certain qu'il aurait été opportun de dépenser une somme considérable pour cette fin; mais il est probable qu'on aurait pu atteindre le but moyennant une dépense assez minime. Les pétitionnaires ont commencé par là, et c'est la seule allusion qu'on y fasse. L'autre indication est fournie, non pas par des institutions commerciales, par des bureaux de commerce, mais par le rapport de l'ingénieur qui est appelé à se prononcer sur le caractère plus ou moins réalisable du projet, et qui déclare que ce serait de nature à favoriser le mouvement des affaires à Newmarket et au village de Holland-Landing. C'est tout.

Or, quand un gouvernement, comme celui dont mon vis-à-vis le premier ministre est le chef, a perçu des millions prélevés sur les gains et les salaires péniblement amassés par les masses, il devient le dépositaire de confiance de ces millions, tenus sous la foi du serment de ne les dépenser que dans l'intérêt public. Quand on lui demande, qu'il s'agisse de "reeves" de townships ou de maires de paroisses, ou d'aucun autre, d'ouvrir le coffre-fort, d'en sortir un million de dollars, produit des taxes ainsi perçues, et de les appliquer à tel ou tel ouvrage, il incombe aux ministres à mon avis, de s'enquérir de la nécessité de cette dépense au point de vue du développement commercial du pays.

Il ne se trouve pas au dossier le moindre petit bout de papier pour faire voir que le Gouvernement, qu'un des ministres ou qu'un député aient jamais été aux renseignements à cet égard. Ce qui est arrivé, c'est qu'une députation s'est présentée ici. En effet le ministre de la Justice, dans son discours de cet après-midi, nous en a fait l'aveu. Il nous a fait voir avec quel soin l'affaire avait été montée, de telle sorte que, de chaque municipalité, même la plus petite du comté, il fut adressé une résolution demandant la réalisation de ce projet,—non pas le creusement de ce canal d'un million de dollars,—mais l'amélioration du cours de la rivière Holland et de ses ramifications de façon à les rendre utilisables. Cette députation s'est présentée ici, comme le font les députations de toutes les municipalités demandant les améliorations ou des travaux publics. Que l'affaire ait été montée dans l'intérêt d'un parti, ou qu'elle résulte spontanément d'un besoin de la population, il est envoyé des délégations à Ottawa, en vue d'obtenir certaines choses ; mais est-ce à dire que le demande doive être accordée et que la dépense doive être faite? Il ne paraît pas avoir été demandé, ni fourni, le moindre petit renseignement, pas même un mot, pas même une syllabe, quant à la nécessité de cette entreprise au point de vue commercial ou économique. Voilà comment se fait l'affectation des fonds. Dans le cas actuel , ce crédit fut voté en premier lieu pour augmenter la popularité du représentant d'alors de la circonscription, membre du cabinet, et en second lieu, il fut voté pour augmenter la popularité d'un autre représentant, le ministre actuel de la Justice, et vous avez sous les yeux le pitoyable spectacle,—je ne saurais me servir d'une autre expression,—aujourd'hui d'un ministre de la Justice, et d'autre part d'un des tenants les plus rigides de l'économie en matière d'administration que nous ayons jamais eu au Canada,—si l'on ne tient compte que des professions de foi exprimées sur le parquet de la Chambre,—tous deux réclamant et défendant en cette Chambre la dépense d'un million de dollars sur une entreprise comme celle dont on nous a parlé cet après-midi.

Nous voyons le premier ministre du Canada qui occupe un siège en avant de ces deux défenseurs du projet, ainsi que le ministre des Chemins de fer, prêtant l'oreille à ces plaidoyers, si toutefois ils méritent ce nom. J'aimerais à pouvoir pénétrer un instant dans le cerveau du très honorable premier ministre et découvrir, s'il est possible, les pensées qui s'y agitaient pendant qu'il prêtait l'oreille au plaidoyer, tel quel, présenté par le ministre des Chemins de fer et le ministre de la Justice, cet après-midi, en vue de s'excuser d'avoir ouvert le coffre-fort et d'en avoir enlevé un million de dollars pour l'exécution d'un ouvrage de cette nature. Le discours du ministre des Chemins de fer,—je le dis sans mauvaise intention—se composait de deux parties: d'abord, une parodie, et ensuite un semblant d'argumentation tombant dans le genre burlesque. La parodie était amusante, mais l'argumentation, à mon avis, ne valait rien. Il s'est installé dans un aéroplane de Zeppelin et a fait le tour du monde, parcourant tous les pays. Il est passé par le canal de Suez, le canal de Panama, et tous les autres réseaux canalisés du monde; puis revenant à Newmarket et à Holland-Landing, il s'est écrié: Voyez la part que prennent nos frères et nos sœurs dans cette œuvre mondiale de la canalisation. Se figurait-il qu'il allait célébrer ce fossé en le comparant à tous les grands canaux du monde? Il s'est rendu parfaitement compte que ce n'était là que turlupiner la Chambre et détourner

son attention du sujet véritable de la discussion. Mais quand il en est venu à argumenter il a montré son savoir faire en consacrant le moins de temps possible à l'étude de la question.

Examinons un peu un de ses arguments: C'est ici un grand comté, les cultivateurs d'York sont d'excellents cultivateurs; il est constaté qu'ils abattent tel nombre de bestiaux tous les ans, et en conséquence ils ont droit à un canal d'un million de dollars de Newmarket à Holland-Landing. S'il avait prononcé son discours dans une réunion populaire, un garçonnet quelconque aurait pu l'interrompre en lui posant cette question: "Dites-nous, monsieur le ministre, de tous ces bestiaux abattus tous les ans dans ce comté, combien en sera-t-il transporté sur ce canal de Newmarket jusqu'aux bords du lac Simcoe? Qu'aurait pu répondre le ministre? Vous pourriez poser la même question au sujet de tous les comtés du Canada, et prétendre que, parce que les cultivateurs élèvent et abattent un certain nombre de bestiaux tous les ans, ils ont droit de demander un canal d'un million de dollars.

L'honorable ministre de la Justice a pris à peu près la même attitude. Il peut être un très bon avocat et gagner ses causes, mais je suis certain qu'un raisonnement comme celui dont il s'est servi cet après-midi ne peut avoir le moindre succès auprès d'un juge de la cour suprême. Laissant de côté le persifflage, que reste-t-il de son argumentation? Il dit: Peut-on donner une raison pour discontinuer ces travaux, maintenant qu'ils sont commencés? Pourquoi le Gouvernement reculerait-il, après avoir mis la main à la charrue? Existe-t-il une raison pour que York-nord n'ait pas un canal de trois millions de dollars?

Ce ne sont pas là des raisons de construire le canal. Ce ne sont que des interrogations déclamatoires dont un homme se sert quand il n'a pas d'arguments sérieux à faire valoir. Quel sera le trafic de ce canal? Quels intérêts profiteront de la construction de ce canal? Le comté d'York-nord possède une excellente population de 25,000 âmes; voici une petite ville de 400, et une autre de 2,100 habitants. Le seul fait d'être là, au dire du ministre, leur donne le droit d'avoir un canal d'un million de dollars. Si cette seule circonstance constitue une raison suffisante, personne ne peut le leur refuser.

La première chose à faire, il me semble, quand il s'agit de dépenser $1,000,000 des deniers publics, c'est de se demander ce que le pays en retirera en échange. Quel trafic nécessite la construction de ce canal? Le ministre de la Justice a-t-il réussi à convaincre la Chambre en disant qu'il a vu dans un rapport d'ingénieur qu'on peut pomper assez d'eau dans ce canal pour y faire passer 440 navires en sept mois. Ma première idée a été de me demander d'où viendraient les 440 navires qu'on veut faire passer par ce canal.

Nous avons entendu cet après-midi, l'honorable député de Toronto-ouest (M. Osler) que nous connaissons tous comme un homme pratique, un homme de grande expérience, bien au courant des besoins de cette partie du pays. En quelques mots clairs et précis, il nous a fait le tableau de cette région et du lac Simcoe d'où on espère obtenir du trafic pour ce canal. Tous ceux qui ont entendu ses explications, auront de la difficulté à se rendre compte d'où viendra le trafic. Voici un canal allant de Newmarket au lac Simcoe. Que fera-t-on entrer dans ce canal; qu'en fera-t-on sortir? A Newmarket, il y a une fabrique ou deux. Utilisera-t-on le canal pour faire venir le bois du lac Simcoe? Si on le fait venir dans des conditions économiques?

D'ailleurs, comme la chose a été expliquée cet après-midi, en présence du premier ministre, le bois dont on se sert à Newmarket, ne pousse pas autour du lac Simcoe, et par conséquent, cette fabrique peu importante, ne tirera pas son approvisionnement de bois du lac Simcoe. Quel trafic viendra du lac Simcoe à Newmarket et à Holland Landing? Y a-t-il dans le cabinet un ministre capable de nous dire quel trafic la région peut fournir à ce canal? Le ministre des Chemins de fer et des Canaux, au lieu de nous parler du canal de Suez et du canal de Panama, des canaux de la Belgique et de la Hollande, ne pourrait-il pas rester dans le pays et nous dire quel trafic viendra du lac Simcoe dans ce canal de quatre milles avec cinq écluses, pour justifier une dépense d'un million de dollars?

De l'autre côté, quel trafic ce canal apportera-t-il dans le lac Simcoe, et où ira ce trafic? Le ministre a raconté que des hommes d'affaires de Toronto lui ont dit que cette entreprise serait très utile, parce que les marchandises pourront être expédiées de Toronto à Newmarket, transbordées sur les bateaux et expédiées par ce canal de quatre milles avec cinq écluses sur le lac Simcoe. A quel port ces marchandises seront-elles expédiées? A qui seront-elles consignées?

Ce n'est pas ainsi que ce font les affaires de nos jours. Le marchand de Parry-Sound qui achète des marchandises à Toronto, les fait venir directement par chemin de fer, n'utilisera pas les voies tortueuses de ce canal. Il m'est arrivé bien souvent de voyager dans cette région, et je n'ai jamais entendu parler de cette entreprise autrement que pour la ridiculiser et blâmer ce gaspillage des deniers publics.

M. SAM. HUGHES: Avez-vous vu le ruisseau?

L'hon. M. FOSTER: Je l'ai cherché, mais je ne l'ai pas encore trouvé.

J'arrive maintenant au côté technique de la question et je demande au ministre des Chemins de fer et des Canaux, si après ce qui s'est passé, il suppose que le Parlement et le pays peuvent encore avoir confiance dans les lumières et les capacités de son bureau d'ingénieurs. Quels sont les faits? L'entreprise est divisée en deux sections; l'une part du lac Simcoe et va jusqu'à Holland-Landing; il s'agit ici d'améliorer un cours d'eau et non de construire un canal. C'est la première section et celle qu'on pourrait croire plus économique de construire la première.

Mais voici ce qui est arrivé. Le ministre envoie son ingénieur avec instruction de faire un examen et de lui dire ce qu'il faudra dépenser pour l'amélioration du cours d'eau; l'ingénieur fixe le coût estimatif à $46,000 et les travaux sont adjugés à ce prix. Pendant deux ans, les entrepreneurs n'ont absolument rien fait. En vertu de quelle règle le département a-t-il laissé cette entreprise entre les mains de ces entrepreneurs—dont quelques-uns étaient des amis très intimes et de zélés partisans —sans que le moindre travail fut exécuté? Les entrepreneurs avaient une pompe, et l'ingénieur qui étaient sur les lieux n'a jamais eu la moindre confiance dans cette pompe. Au bout d'un an, comme il n'y avait rien de fait, l'ingénieur écrivit au département qu'il n'avait pas plus confiance dans la pompe que l'année précédente et qu'il ne croyait pas les entrepreneurs en état d'exécuter les travaux. Ces derniers ne sont pas inquiétés et le département leur permet de continuer à ne rien faire.

Mais ce qu'il faut reprocher surtout au département des Chemins de fer et des Canaux, c'est que lorsqu'il s'est agi de faire une nouvelle adjudication des travaux, le département fit un crédit estimatif non pas de $46,000, mais de $131,000. Que faut-il penser des ingénieurs d'un département qui, à deux ans d'intervalle, dans les mêmes conditions, estiment le même travail à des prix si différents?

Mais jusque-là, on n'a pas encore fait un pouce d'ouvrage sur cette première section. Il s'agissait de dragage et on ne pouvait employer qu'une seule drague et quelques hommes. Cela ne faisait guère de faveurs à distribuer et les élections devaient avoir lieu au mois d'octobre. Alors au lieu de faire faire les travaux de la première section, le département s'occupa de la deuxième où on pouvait fournir de l'emploi à un grand nombre d'hommes et de chevaux et dépenser $50,000 et plus dans les quelques mois précédent l'élection.

Qu'arriva-t-il encore? L'ingénieur du ministre fit un premier calcul estimatif de tout le canal, à $291,000, et c'est sur ce rapport que la Chambre a été invité à voter un premier crédit pour cette entreprise; je crois même qu'on nous avait dit que les travaux coûteraient moins que cette somme. Quelques temps après, l'ingénieur fit de nouveaux calculs et le coût estimatif fût porté à $328,000; un troisième atteignit au chiffre de $354,000 et peu de temps après un autre ingénieur du département fit un examen des lieux et rapporta que l'entreprise coûterait $596,826.

Comment supposer que de pareils écarts soient possible dans un département bien administré avec des ingénieurs compétents? Des soumissions furent demandées et la plus basse était de $652,000; les travaux furent adjugés à ce prix, c'est-à-dire $50,000 ou $60,000 de plus que le coût estimatif.

Finalement, nous avons réussi à faire avouer au département que cette entreprise qui devait d'abord coûter $300,000, pour laquelle on a demandé un premier crédit au Parlement, en lui soumettant un rapport qui en estimait le coût à $291,000, coûtera en réalité $970,000, en dehors des travaux nécessaires pour retenir les eaux, et qui porteront le coût total de l'entreprise à $1,200,000. C'est ainsi que la Chambre a été amenée à voter ces crédits au moyen de fausses représentations, peu importe qu'elles viennent du ministre ou de l'ingénieur.

Je défie qui que ce soit de donner une explication plausible de cette entreprise. Pourquoi dépenser $1,200,000 de l'argent du peuple, quand partout dans le pays, dans l'Ouest comme dans l'Est, les populations souffrent se plaignent de l'insuffisance des chemins de fer qu'on ne peut pas leur donner parce que le Gouvernement fait des dépenses inutiles comme celle-ci.

L'autre jour encore, des députés des deux partis demandait au Gouvernement un petit bout de chemin de fer, promis depuis longtemps, dans l'extrême Est du pays. L'entreprise aurait coûté au plus $300,000. Quelle excuse le Gouvernement a-t-il invoqué pour refuser ce chemin? Les temps sont durs; nous n'avons pas d'argent; nous ne pouvons pas nous engager dans des entreprises nouvelles.

Nous recevons tous les jours des demandes semblables des vastes plaines du Nord-Ouest, où les fils des anciennes provinces et les colons que nous avons fait venir de l'étranger sont allés s'établir avec leurs familles, sur les tracés des lignes projetées. On leur répond que le Gouvernement n'a pas l'argent nécessaire pour subventionner des compagnies de chemins de fer; mais il trouve un million à engloutir dans un fossé, à la sollicitation du ministre de la Justice dont la situation a besoin d'être fortifiée par des entreprises de cette nature.

Que de choses ne reste-t-il pas à faire dans ce pays? Le grand problème de la conser-

vation des forêts se dresse devant les ministres, et ils n'osent pas risquer un pas pour en trouver la solution; ils n'ont pas d'argent. Mais ils trouvent facilement un million pour York-nord; et le ministre de la Justice avec sa modestie ordinaire, ne trouve rien de mieux à dire qu'il ne réclame pas le mérite d'avoir conçu cette entreprise, mais qu'il voudrait avoir celui de la compléter et que dans tous les cas, elle a toutes ses sympathies.

J'aimerais, monsieur l'Orateur, à voir dans les tribunes de cette Chambre, des contribuables des différentes parties du pays assister à cette discussion d'une entreprise qui n'est malheureusement qu'un échantillon des nombreux projets inutiles dans lesquels leur argent est gaspillé.

Nous ne recherchons pas de corruption dans cette affaire; nous ne reprochons ni au département, ni aux entrepreneurs, d'avoir recours à des moyens malhonnêtes. Il y a peut-être eu de la concession; nous n'en savons rien et nous n'en parlons pas. Nous ne nous occupons que de l'utilité de l'entreprise.

Quand tous les raisonnements le condamnent, quand tous les arguments sérieux tournent contre lui, le ministre de la Justice invente un bien pauvre moyen de se tirer d'embarras. Il dit que c'est la jalousie des circonscriptions voisines et l'esprit de parti qui suscitent de débat. Pour ma part, je mets toute politique de côté, et je suis convaincu que tous les membres de la gauche qui ont pris la parole sur cette question, sont dans le même cas. Il est pénible, excessivement pénible de voir un pareil gaspillage des deniers publics, dans un pareil endroit, pour une pareille entreprise, et il est plus pénible encore de voir le ministre responsable de ce gaspillage, en parler sur un ton dégagé, au milieu de l'indifférence de ses collègues. Y a-t-il un seul ministre en état de donner une raison plausible pour la construction de ce canal?

Qu'ils exposent aux représentants des contribuables qui, s'ils ne sont pas présents ce soir, seront néanmoins mis demain au fait de ce débat par les journaux, par l'unique moyen que nous ayons de nous faire entendre d'eux—qu'ils exposent donc les raisons qui, à leurs yeux, motivent cette dépense de deniers.

Dans la province de Québec, nous avons mis au jour des choses qui sont une honte pour le ministère des Travaux publics et d'autres départements; dans les autres provinces, nous avons dévoilé des choses non moins honteuses; mais pour ce qui est de la sottise, de l'extravageance et du gaspillage, rien n'égale cette affaire-ci où l'on jette un beau million dans un fossé inutilisable.

Le très hon. sir WILFRID LAURIER (premier ministre): Monsieur l'Orateur, au cours de ses observations, mon honorable ami a dit—ce qui ne laisse pas le me flatter—qu'il aimerait bien savoir ce qui pouvait me venir à l'esprit en prêtant l'oreille à ce débat. Je suis bien aise que la circonstance me permette de contenter sa curiosité. Ce qui m'est venu à l'esprit en écoutant l'honorable député et certains de ses collègues de la gauche, c'est que la présente motion donne une assez juste idée de la façon dont on s'y prend pour machiner les affaires scandaleuses.

L'hon. M. FOSTER: Je regrette qu'il ne vous soit venu rien de mieux que cela à la pensée.

Sir WILFRID LAURIER: Les journaux reproduiront demain le discours de mon honorable ami, discours qui, venant après ceux que nous avons entendus, tend en substance à établir que le Gouvernement dépense malhonnêtement $1,000,000 dans le but—pour me servir du langage élégant de l'honorable député—de faire mousser un ministre de la couronne. (Approbations à gauche.)

Je constate avec plaisir que je traduis fidèlement le sentiment qui prévaut dans les rangs de la gauche. Voilà pourquoi nous nous trouvons en présence d'une nouvelle affaire scandaleuse. Le scandale dans le cas actuel serait que nous aurions dépensé $1,000,000 pour faire mousser un ministre de la Couronne. Ce ministre commandait le respect général à l'époque où il occupait un siège en cette Chambre comme il le commande encore dans la haute situation qu'il occupe aujourd'hui; ce ministre, c'était sir William Mulock. Pour ma part, je ne crois pas qu'il se trouve au Canada une seule personne qui, connaissant sir William Mulock, puisse penser qu'il ait jamais cherché à favoriser l'exécution de travaux pubics dans son comté dans le but d'avancer ses intérêts politiques. Les calomnies que le député de Toronto-nord ou qui que ce soit pourrait lancer ne sauraient porter atteinte à la réputation dont jouit sir William Mulock. Sa réputation est bien au-dessus de tels arguments, si tant est que je puisse qualifier d'arguments des propos semblables.

Comment en sommes-nous arrivés à entreprendre les travaux en question? Puisqu'il s'agissait de favoriser l'élection de celui qui était alors et mon collègue et mon ami, comment se fait-il que l'adversaire de sir William Mulock soit lui-même venu prier le Gouvernement d'entreprendre ces mêmes travaux? Vers la fin de son discours, mon honorable ami a dit qu'il serait bien aise que les contribuables de ce pays fussent présents pour constater la façon dont on gaspille leurs deniers. Eh bien! s'il y a gaspillage dans le cas qui nous occupe, la faute en est aux contribuables. Il nous est venu une députation composée d'électeurs honnêtes et d'hommes éclairés de la circonscription de York-nord; au

nombre des délégués se trouvaient le maire de Newmarket ainsi que les notables de cette ville et des environs. Ce n'étaient ni des partisans ni des amis politiques de sir William Mulock venus à Ottawa dans le but de favoriser l'élection de mon ex-collègue, mais des hommes qui, usant de leur droit de citoyens et mettant de côté tout esprit de parti, venaient nous prier, tant dans l'intérêt de Newmarket que dans celui de la circonscription entière de York-nord, de vouloir bien faire exécuter ces travaux.

Je me rappelle fort bien cette députation: elle comptait près d'une centaine de délégués, plus de cinquante assurément. En tout cas, elle était tellement nombreuse que, ne pouvant la recevoir dans le cabinet d'aucun ministre, nous dûmes nous servir de la salle des séances du comité des chemins de fer, et là les délégués affirmèrent à tour de rôle qu'il ne s'agissait pas d'une question d'intérêt politique, mais qu'ils venaient nous prier au nom de la ville de Newmarket et de la circonscription de York-nord, de les doter de cette amélioration.

Comment doit-on améliorer la rivière Holland? Pour se rendre du lac Simcoe à Newmarket, un navire ne peut prendre d'autre route que celle que l'on veut établir au moyen de ces travaux. Suivant l'honorable député, toutes les observations qui nous ont été faites par des personnes appartenant au même parti politique que lui étaient simplement ridicules, et si je devais en croire les conservateurs de la Chambre des communes, les conservateurs de Newmarket et de York-nord ne seraient pas dignes de foi, et leurs conseils ne mériteraient pas qu'on en fit le moindre cas. Car c'est cela, en somme que signifie l'attitude de la gauche.

Mon honorable ami prétend que nous n'avons pas pris le soin de nous assurer s'il passera quelque trafic par ce canal quand il sera construit. Il se trompe. Nous avons prêté l'oreille aux observations de ces délégués, tous citoyens honorables; nous n'avons pas traité leurs avis avec le mépris qu'affichent aujourd'hui à leur endroit les membres de la gauche. Ces avis, nous les avons reçus comme venant d'hommes d'honneur, mais mon honorable ami prétend au contraire que tout cela était simplement ridicule.

Nous avons accédé aux demandes des délégués, et faut-il que nous soyons taxés de corruption parce que nous avons pris leur parole et leurs observations pour celles d'honnêtes gens? Voilà pourtant ce que prétendent nos adversaires dans leur désir de mettre le Gouvernement en vilaine posture. Pour atteindre ce but, ils n'hésiteraient pas à afficher du mépris même pour leurs propres amis politiques.

Qu'avons-nous répondu à la pétition des délégués? Au lieu de leur dire qu'elle était ridicule, mais qu'au contraire elle était digne d'attention et que nous chargerions un ingénieur d'aller étudier le cas sur les lieux. Nous avons donc envoyé un ingénieur qui a fait rapport que les travaux coûteraient environ $300,000. Nous avons considéré que si la ville de Newmarket et la circonscription de York-nord pouvaient être dotées d'une amélioration semblable moyennant une dépense de $300,000, il était de notre devoir de la mettre à exécution. Il se trouve cependant que l'entreprise coûtera plus cher qu'on ne s'y attendait, ce qui n'a rien d'extraordinaire quand il s'agit de travaux de cette nature.

Mon honorable ami dit que l'entreprise coûtera $1,000,000. Même si cela était, même si l'on avait commis une erreur, ce ne serait pas un crime: Mais mon honorable ami ne veut pas faire cette distinction et prétend que c'est un gaspillage de deniers publics. Ce n'est pas ce qui pour moi ressort du débat. Je n'étais pas présent lorsque l'honorable député de Toronto-ouest (M. Osler) a pris la parole, mais je me rappelle certain discours qu'il a prononcé sur cette même question il y a trois ans. Il est vrai qu'il combattait le projet, mais il avouait en même temps qu'il y aurait du trafic pour ce canal, et sa principale objection était que l'on manquerait d'eau. Voici ce qu'il disait le 12 juillet 1905:

> Il y a une fabrique considérable à Newmarket, mais nous ne sommes pas même sûrs que cette fabrique restera là un mois. Chacun sait parfaitement que si c'était à refaire on ne choisirait pas Newmarket. Ce n'est pas un endroit propice pour une fabrique de ce genre, et il n'y a aucune garantie que cette fabrique restera là.

La seule objection de mon honorable ami était que nous n'avions aucune garantie que cette fabrique resterait là. Il ne disait pas qu'il n'y aurait pas de trafic pour le canal, mais que rien ne l'assurait que cette fabrique ne serait pas transportée ailleurs. Or, la fabrique se trouvant toujours à Newmarket, j'imagine qu'elle fournira une certaine somme de trafic au canal.

M. OSLER: Je crois avoir dit beaucoup plus que cela. Monsieur le sénateur Campbell, qui représentait alors le comté de York à la Chambre, prétendait que le canal servait à transporter le bois à cette fabrique, et je lui fis observer que la fabrique utilisait du bois dur qui ne flotterait pas. Il soutenait le contraire.

Sir WILFRID LAURIER: Il s'agissait dans ce cas d'apporter du trafic à la ville, mais je parle en ce moment des produits de la fabrique qu'il faut expédier de la ville, et la seule objection de mon honorable ami était que nous n'avions aucune assurance que la fabrique dût toujours res-

ter là. S'il eût été assuré de la permanence de cette manufacture, il n'aurait rien trouvé à redire.

M. OSLER: Je comprends parfaitement pourquoi le premier ministre et son Gouvernement ont entrepris de construire ce canal, s'il prétend que c'est là ce que j'ai voulu dire.

Sir WILFRID LAURIER: Je regrette d'avoir à dire que nous avons en ce moment une nouvelle preuve qu'il est impossible de se fier aux conservateurs quand ils s'adressent à nous, soit à titre de député, soit en tant que membres d'une députation. Si jamais une députations de conservateurs s'adresse à moi en disant que ce qu'elle demande est étranger à la politique et est uniquement d'intérêt local, et que j'occupe encore la position que j'occupe en ce moment, je saurai profiter de la leçon d'aujourd'hui et dirai aux délégués: Vous dîtes en ce moment que la politique est absolument étrangère à l'entreprise, mais vous en ferez une question de parti dès que le travail sera fait.

M. SAM. HUGHES: Avant que le crédit fut voté, le premier ministre n'a-t-il pas entendu le député conservateur déclarer ici même que ces travaux étaient inutiles?

Sir WILFRID LAURIER: Certainement.

M. SAM. HUGHES: Alors, pourquoi avez-vous persisté?

Sir WILFRID LAURIER: A ce moment, nous avions entendu les observations des conservateurs de York-nord et avions décidé d'inscrire un crédit au budget.

M. CURRIE: Ces travaux avaient-ils déjà occasionné quelque dépense avant la venue de cette députation de libéraux et de conservateurs?

Sir WILFRID LAURIER: Si mon honorable ami parle sérieusement, je lui réponds sérieusement que non.

M. CURRIE: On avait déjà dépensé $25,000, ainsi que le premier ministre peut s'en convaincre en se reportant aux documents officiels.

Sir WILFRID LAURIER: Je suis convaincu qu'on n'avait pas dépensé un sou avant que cette députation fut venue nous parler du projet.

M. CURRIE: On avait dépensé $25,000 en études et en levés au cours d'octobre, et c'est en février suivant, après que ces travaux eussent été faits, que le premier ministre reçut la députation.

Sir WILFRID LAURIER: On a pu faire des études préliminaires, mais cela ne constitue pas le travail proprement dit.

A quoi tend la motion? elle porte que l'on discontinue les travaux en cours d'exécution. Au cas même ou l'on aurait commis une erreur, c'en serait une plus grande encore de renoncer à l'entreprise. On a parfois tort de faire certaine choses, mais quand on a entrepris une chose, mieux vaut aller jusqu'au bout. Sur cette question, les conservateurs du comté de York-nord et ceux de la Chambre des communes ne s'accordent pas, et je suis plutôt porté à prêter l'oreille à ceux de York-nord.

M. R. L. BORDEN (Halifax) : L'honorable premier ministre a reproché aux membres de la gauche de tourner en ridicule et de traiter avec mépris cette entreprise dont l'exécution a été demandée par une délégation composée de libéraux et de conservateurs. Il semble étonné que nous combattions devant la Chambre un projet que nous considérons comme une source de dépenses injustifiables, vu que quelques conservateurs étaient du nombre des délégués. Certes, c'est avoir une singulière opinion des devoirs qui incombent aux députés des deux partis. L'honorable premier ministre peut imposer ce critérium aux membres de son parti—j'ignore combien d'entre eux consentiront à l'accepter—mais je dois lui dire qu'il se trompe complètement sur les dispositions de la gauche, s'il s'imagine qu'elle s'abstiendra de critiquer une dépense injustifiable, uniquement parce que celle-ci est approuvée par des conservateurs et des libéraux de la circonscription intéressée.

Il nout dit que des membres de l'opposition ont tourné cette entreprise en ridicule et en ont parlé dédaigneusement. Je puis lui répondre que l'entreprise a été ridiculisée et traitée avec mépris parce que lui et ses ministres ont négligé de la défendre. Il a terminé en disant que nous devions poursuivre ce projet évidemment absurde et inutile et y consacrer de $800,000 à $900,000 de plus parce que nous avons déjà dépensé $200,000. Il suffit de répéter ce raisonnement pour le réfuter. Ce sont les trois ministres qui ont pris la parole qui ont blâmé le plus énergiquement cette entreprise. On invoque deux arguments pour défendre le projet. En premier lieu, on dit qu'il est réalisable. Réalisable? Il l'est, sans doute. En dépensant $10,000,000, on pourrait construire un canal dans une partie du pays qui est privé d'une voie navigable—et ce canal, lorsqu'il sera achevé, pourrait ne pas valoir $10. Si vous consacrez une somme suffisante à cette entreprise, vous pourrez, j'imagine, construire le canal en question, à moins que le manque absolu d'eau ne s'y oppose.

L'autre argument du ministre des Chemins de fer et des Canaux (M. Graham) et du ministre de la Justice (M. Aylesworth) consiste à dire que des conservateurs et des libéraux ont demandé l'exécution de ces travaux. On pourrait probablement

faire dans différentes circonscriptions maintes dépenses qui seraient approuvées par quelques conservateurs et par plusieurs libéraux. Le premier ministre semble croire le contraire, mais cette approbation ne dégage pas le ministère, dont les membres sont les gardiens des deniers publics, de toute responsabilité en matière de dépenses. Enonce-t-il comme un principe qui doit être admis par la Chambre et le public, que le Gouvernement doit, sans plus ample examen, se lancer dans une entreprise que des conservateurs et des libéraux lui demandent d'exécuter, s'il est convaincu que les ressources du pays lui permettront de la mener à bonne fin? Je demande au premier ministre, ainsi que je l'ai demandé au ministre des Chemins de fer et des Canaux, cet après-midi, s'il peut dire à la députation à combien il estime le poids des marchandises qui suivront cette route au cours d'une année. Le premier ministre est-il prêt à risquer une estimation?

Le silence du premier ministre, lorsqu'il est interpellé sur le parquet de la Chambre équivaut à une désapprobation formelle, non seulement de l'entreprise elle-même, mais de la conduite du ministère qui l'a commencée. Le pays est-il tellement riche que nous consentions à consacrer un million ou un million et demi à une entreprise, pourvu qu'elle puisse être exécutée à prix d'argent et que des libéraux et des conservateurs demandent au Gouvernement de le faire. Pourtant, je laisse à ceux qui ont écouté le premier ministre et les députés qui ont pris la parole avant moi le soin de dire s'ils ont donné d'autres raisons que celles que je viens de mentionner pour justifier ce projet. Le premier ministre laisse entendre que nous avons tort de critiquer cette dépense injustifiable parce que trois, quatre ou six conservateurs l'ont approuvée il y a trois ou quatre ans. Il semble oublier que cette délégation n'a pas demandé, si je comprends bien, la construction d'un canal qui coûterait un million ou un million et quart de dollars, mais des travaux de dragage dans la rivière Holland. Ainsi que le représentant de Simcoe-nord (M. J. A. Currie) l'a fait observer, il est probable que le Gouvernement aurait déjà conçu ce projet, car il semble avoir dépensé environ $25,000 en frais d'arpentages avant de recevoir cette délégation. On dirait que cette délégation est venue pour appuyer le projet et qu'elle n'a pas suggéré celui-ci au ministère.

M. LENNOX: Cela est parfaitement exact, je le sais.

M. R. L. BORDEN: Sans connaître les faits, je suis porté à croire que c'est là la clef de cette affaire. Quant à cette dépense, on n'a pas tenté de la justifier aujourd'hui devant la Chambre. Il n'y a pas d'estimation et il n'y en a jamais eu concernant la quantité des marchandises qui passeront par ce canal. Ainsi que le disait le représentant de Toronto-nord (M. Foster), lorsque toutes les parties du pays lui demandaient de dépenser les fonds publics pour faciliter le transport des marchandises, le ministère, au temps de l'abondance, lorsqu'il conseillait à ses partisans dans tout le pays de le prier de faire des dépenses, a déboursé un million et quart de dollars sans procurer plus d'avantages au public que s'il avait jeté cette somme à l'eau. Que dis-je? Cette dépense est encore moins profitable car, le représentant de Toronto-ouest (M. Osler) l'a dit, non seulement cet argent sera gaspillé, mais il faudra dépenser de $20,000 à $40,000 annuellement pour l'entretien du canal, si tant est qu'on veuille l'entretenir.

Je ne désire pas prolonger cette discussion.

Aucun ministre n'a justifié cette dépense. Le premier ministre déclare qu'il nous a fait connaître son opinion. C'est possible. Cependant, si c'est tout ce qu'il pense de cette affaire, nous avons la preuve qu'il avait raison de dire, au cours de la dernière lutte électorale qu'il ne pouvait pas s'occuper de ces mesquines questions du bon emploi des deniers publics, que son idéal était plus élevé, pour emprunter son langage. Je me demande si, en somme, cela est très avantageux pour le pays. Il me semble que, s'il avait pu s'occuper de la question du trafic qui alimenterait cette route et des perspectives commerciales de cette entreprise, il aurait mieux servi les véritables intérêts du public qu'en débitant quelques-unes de ces éloquentes tirades que nous lui entendons prononcer tant dans cette enceinte que du haut de la tribune populaire.

Je le répète, monsieur l'Orateur, cette dépense n'a pas d'excuse. Si le président d'un tribunal avait à résumer devant un jury le pour et le contre, il serait obligé de déclarer que la dépense est complètement désarmée. C'est ainsi que la question se présente aujourd'hui au Parlement et à la population canadienne. Aucun ministre n'a osé dire qu'on a fait une estimation ou qu'on a tenu compte du trafic qui passerait par ce canal. Le ministre des Chemins de fer et des Canaux me l'a avoué très franchement dans cette enceinte, cet après-midi, et cependant le premier ministre nous a soutenu que le projet n'était pas une pure entreprise électorale. Lorsque j'ai demandé au premier ministre, après qu'il eut discuté la question et tenté de justifier cette dépense, s'il pourrait me donner un aperçu du trafic qui passerait par ce canal de 4 milles ½, il est demeuré impassible et n'a rien répondu.

Dans ces circonstances, j'ose dire que le projet de résolution soumis à la Chambre

a sa raison d'être et, pour me servir des termes qu'il emploie, que la dépense occasionnée par la construction de ce canal constitue "un usage irréfléchi et un gaspillage des deniers publics."

(L'amendement de M. Wallace, mis aux voix, n'est pas adopté.)

ONT VOTE POUR:

MM.	MM.
Ames,	Lancaster,
Armstrong,	Lennox,
Arthurs,	Lewis,
Barker,	Lortie,
Barnard,	Macdonell,
Barr,	Maclean (York-sud.),
Beattie,	McCall,
Blain,	Magrath,
Borden (Halifax),	Middlebro,
Boyce,	Nantel,
Bradbury,	Northrup,
Broder,	Osler,
Burrell,	Paquet,
Campbell,	Perley,
Chisholm (Huron),	Porter,
Clare,	Rhodes,
Cowan,	Roche,
Crosby,	Russell,
Crocket,	Schaffner,
Crothers,	Sexsmith,
Currie (Simcoe),	Sharpe (Lisgar),
Doherty,	Sharpe (Ontario),
Donnelly,	Smyth,
Edwards,	Staples,
Elson,	Stewart,
Foster,	Taylor (Leeds),
Fraser,	Taylor (New-Westminster),
Goodeve,	Thoburn,
Gordon (Nipissing),	Thornton,
Haggart (Winnipeg),	Wallace,
Henderson,	White (Renfrew),
Herron,	Wilson (Lennox-et-Addington),
Hughes,	Worthington,
Jameson,	Wright.—71.
Kidd,	
Lake,	
Lalor,	

ONT VOTE CONTRE:

MM.	MM.
Allen,	McCraney,
Aylesworth,	McGiverin,
Beauparlant,	McIntyre (Perth),
Béland,	McKenzie,
Bickerdike,	McLean (Huron),
Black,	McLean (Sunbury),
Borden (sir Fred'k.),	McMillan,
Boyer,	Major,
Brodeur,	Martin (Regina),
Brown,	Martin (Wellington),
Bureau,	Mayrand,
Calvert,	Meigs,
Carrier,	Michaud,
Cash,	Miller,
Chisholm (Antigonish),	Molloy,
Chisholm (Inverness),	Murphy,
Congdon,	Nesbitt,
Conmee,	Neely,
Currie (Prince-Ed.),	Oliver,
Delisle,	Papineau,
Demers,	Pardee,
Dubeau,	Parent,
Dugas,	Paterson,
Ecrément,	Pickup,
Ethier,	Proulx,
Fielding,	Prowse,
Fisher,	Pugsley,
Fortier,	Rankin,
Fowke,	Reid (Restigouche),
Gauvreau,	Richards,
Geoffrion,	Rivet,
German,	Robb,
Gervais,	Ross,
Girard,	Roy (Dorchester),
Gordon (Kent),	Roy (Montmagny),
Graham,	Rutan,
Guthrie,	Savoie,
Harris,	Schell,
Hodgins,	Sealey,
Hunt,	Séguin,
Knowles,	Sinclair,
Kyte,	Smith (Middlesex),
Lachance,	Smith (Stormont),
Lanctôt (Laprairie-Napierville),	Stratton,
Lapointe,	Talbot,
Laurier (sir Wilfrid),	Templeman,
Lavergne,	Tobin,
LeBlanc,	Todd,
Loggie,	Tolmie,
Lovell,	Turcotte (Nicolet),
Low,	Turcotte (Comté de Québec),
Maclean (Lunenburg),	Turgeon,
MacNutt,	Turriff,
McAlister,	Warburton,
McCoig,	White (Victoria-Alta),
McColl,	Wilson (Laval).—112.

ONT PAIRE:

Ministériels.	Oppositionnistes.
MM.	MM.
Lanctôt (Richelieu),	Blondin,
Macdonald,	Maddin,
Lemieux,	Haggart (Lanark),
Harty,	Reid (Grenville),
Sifton,	Sproule,
Emmerson,	Monk,
Sutherland,	McCarthy,
Smith (Nanaïmo),	Daniel,
Carvell,	Bristol,
Clarke (Essex),	Marshall,
Marcile (Bagot),	Forget,
McIntyre (Strathcona),	Owen,
Law,	Stanfield,
Chew,	Meighen,
Clark (Red Deer).	Price.

La motion est adoptée et la Chambre se forme en comité des subsides.

SUITE DE LA DISCUSSION DES SUBSIDES.

Canal de la Trent.—Construction, $1,000,000.

M. WRIGHT: Quelle partie de ce crédit va être consacrée à faire déboucher les deux extrémités du canal dans le lac Ontario et la baie Georgienne?

L'hon. G. P. GRAHAM (ministre des Chemins de fer): L'entreprise des travaux ayant pour objet de faire déboucher l'extrémité ouest dans la baie Georgienne n'a pas été adjugée et il n'y sera pas consacré d'argent provenant de ce crédit. Quant aux travaux dont l'objet est de faire dé-

boucher le lac dans la baie de Quinté, ils ont été adjugés à Larkin et Sangster.

M. HUGHES: Est-ce qu'on a donné à l'entreprise tous les travaux ayant pour objet de faire communiquer les eaux du lac Rice avec celles de la baie de Quinté?

L'hon. M. GRAHAM: Il y a deux entreprises qui n'ont pas encore été adjugées.

M. WRIGHT: L'honorable ministre n'a-t-il pas l'intention de faire travailler tout de suite à pratiquer un débouché à l'extrémité ouest? Il me semble que ce serait la partie la plus importante des travaux. Le canal ne remplira jamais les fins pour lesquelles on l'avait construit, tant que les extrémités n'en auront pas été ouvertes.

M. STRATTON: Quand l'honorable ministre espère-t-il adjuger l'entreprise des travaux relatifs à la section située entre le lac Simcoe et la baie Georgienne?

L'hon. M. GRAHAM: Nous avons fait faire deux explorations et le rapport de l'une d'elles, au moins, n'a pas encore été déposé devant moi en entier.

M. J. A. CURRIE: N'y a-t-il pas eu trois explorations?

L'hon. M. GRAHAM: Une du côté de la rivière Severn, et l'autre du côté de la baie Kempenfeldt. Il ne sera pris aucune décision sans que l'honorable député (M. Currie) ait été mis bien à même de venir, avec une députation de ses amis, recommander la route qu'il pense être la meilleure.

L'hon. M. FOSTER: Si la députation comprend des délibéraux et des conservateurs, sa mission sera couronnée de succès, je suppose?

L'hon. M. GRAHAM: Comme je l'ai dit à Barrie, au cours de la dernière campagne, la route que l'ingénieur aura jugée la plus praticable sera acceptée.

M. J. A. CURRIE: Quand le ministre a parlé de cela à Barrie, la population établie dans la vallée de la rivière Nottawasaga a conclu que le canal serait certainement construit le long de cette vallée. De fait, le comté de Simcoe a institué un comité des canaux et l'a chargé de s'occuper de cette question. Le président de ce comité m'a écrit pour savoir si je pouvais lui assurer qu'une exploration et un rapport avaient été faits. Pour peu que l'on étudie la question en elle-même, on trouvera que le canal peut être construit à beaucoup meilleur marché par voie de la baie Kempenfeldt et de la rivière Severn—parce que, sur la route de l'ouest il n'y a que du sable, du gravier et de la glaise, tandis que sur la route de l'est il faudra couper d'énormes quantités de roc, et comme le savent tous les ingénieurs, il en coûte environ douze fois plus cher pour couper une verge de roc que pour couper une verge de gravier. J'ai démontré au ministre l'à-propos d'examiner le passage par l'ouest. Des ingénieurs éminents qui ont exploré ces routes dans le passé se déclarent, sans hésitation, en faveur de la route de la baie Kempenfeldt ou par Barrie et la rivière Nottowasaga. Je maintiens qu'il importe d'achever les travaux aussitôt que possible afin que je puisse amener ici nombre de bons libéraux interviewer le ministre; et je suppose qu'il me sera permis de leur adjoindre quelques conservateurs intéressés dans cette affaire. Il est indubitable que la route de l'Ouest soit la plus facile et la meilleure. C'est celle que suivirent les plus anciens voyageurs. C'est la route militaire de 1812, et c'est aujourd'hui la plus acceptable d'après les ingénieurs. Je prie donc le Gouvernement d'étudier sérieusement l'à-propos d'en faire un canal tout à fait moderne qui s'étendrait à partir du lac Simcoe, et de ne pas le classer dans la même catégorie que le canal qu'on apercevait sur la route de la Trent. Il en coûterait relativement peu de faire des écluses plus grandes et un canal plus profond une fois que tout l'outillage serait installé, et quelle magnifique idée ce serait que de faire arriver les grands steamers dans le lac Simcoe et de leur faire décharger leur cargaison à Beaverton ou à ce quai de Holland-Landing. Le ministre aura été bien inspiré s'il ne donne pas la préférence à la route de la rivière Severn, quoique ce soit un ami du Gouvernement qui a été élu dans cette division, aux dernières élections. Ce canal a servi de question politique durant tant d'années qu'il est temps pour nous de nous déclarer quittes et de transformer enfin cette question en question d'affaires.

M. SAMUEL SHARPE: La compagnie de dragage du lac Simcoe a obtenu, le 7 avril 1906, une entreprise dont elle a failli de respecter les conditions. A-t-elle recouvré son dépôt de $4,649?

L'hon. M. GRAHAM: Non, nous l'avons confisqué.

M. SAMUEL SHARPE: A-t-elle touché la balance de $750 qu'elle réclamait?

L'hon. M. GRAHAM: Pas encore.

M. SAMUEL SHARPE: Persiste-t-elle à la réclamer?

L'hon. M. GRAHAM Oui, et la question est à l'étude.

L'hon. M. FOSTER: A-t-elle obtenu quelque chose?

L'hon. M. GRAHAM: Environ $1,600 pour ouvrage fait, à même les crédits relatifs aux travaux en cours d'exécution.

M SAMUEL SHARPE: Est-ce tout ce qu'elle va avoir?

L'hon M. GRAHAM Je le pense. La question des $700 est à l'étude.

M. SAMUEL SHARPE: Le 15 juillet 1908 on a demandé des soumissions en vue de l'adjudication d'une seconde entreprise, et la soumission la moins élevée fut de $94,960, et la plus élevée de $167,023. Pourquoi l'entreprise n'a-t-elle pas été adjugée d'après ces soumissions?

L'hon. M. GRAHAM: Elles étaient tellement plus élevées que le chiffre de l'entreprise adjugée en premier lieu que . . .

M. SAMUEL SHARPE: L'évaluation de vos ingénieurs était de $131,000.

L'hon. M. GRAHAM: Je n'ai pas dit l'estimation, j'ai dit le chiffre. Le chiffre dépassait tellement celui de la première entreprise, entreprise révoquée plus tard, que je n'ai pas jugé l'affaire assez urgente pour l'étudier à fond. Je n'avais pas alors l'estimation de l'ingénieur, étant absent du département, et je ne voulais pas accepter cette soumission sans m'enquérir.

M. SAMUEL SHARPE: Elle n'a jamais été acceptée?

L'hon. M. GRAHAM: Non, si les élections alors prochaines avaient dû influer sur cette affaire, j'aurais adjugé l'entreprise immédiatement, afin de mettre ces hommes à l'œuvre.

M. SAMUEL SHARPE: Je tiens de citoyens éminents de Newmarket que des amis politiques de l'honorable ministre avaient des intérêts dans cette entreprise et ne voulaient pas qu'elle fut adjugée au plus bas soumissionnaire.

L'hon. M. GRAHAM: C'est absurde.

M. SAMUEL SHARPE: L'honorable ministre voudrait-il nous dire comment il se fait que M. Widdifield ait des intérêts dans la plupart des terrains expropriés et payés dans cette localité?

L'hon. M. GRAHAM: M. Widdifield, avocat, est agent du ministère de la Justice et, en cette qualité, il passe les titres quand nous prenons possession des terrains, ce que nous faisons, non pas directement, mais par l'entremise du département de la Justice, qui a un agent dans chacune de ces localités.

M. SAMUEL SHARPE: L'honorable ministre sait-il si M. Widdifield a ou non quelque chose à faire personnellement par rapport à ces terrains, ou s'il y a des intérêts?

L'hon. M. GRAHAM: Je l'ignore. Les affaires ne se font pas par l'entremise de mon département.

M. SAMUEL SHARPE: Je demande cela parce qu'il y a des terrains au sujet desquels ni M. Widdifield ni aucun autre agent ne semble intervenir les parties traitant directement avec le département.

L'hon. M. GRAHAM: Je ne pense pas qu'il y ait un seul cas où il ne figure pas un agent. Il doit y avoir un agent représentant légalement le ministère de la Justice.

M. SAMUEL SHARPE: Il est deux cas où il n'y a pas d'agent.

L'hon. M. GRAHAM: Je suis informé que nos agents ne pouvaient figurer dans ces cas-là.

M. HUGHES: Chacune des parties indemnisées pour inondation de ses terrains reçoit-elle le plein montant du chèque émis à Widdifield.

L'hon. M. GRAHAM: Je ne pense pas qu'il y ait de doute à ce sujet.

M. SAM. HUGHES: On a souvent soulevé une objection à ce sujet. Bien des fois, les cultivateurs indemnisés ont dû laisser prendre un escompte de 20 p. 100 sur leur chèque pour les fins du parti.

L'hon. M. GRAHAM: Dans aucun de ces cas?

M. SAM. HUGHES: Pas ceux-ci, mais il s'est produit un cas de ce genre, il y a quelques années.

M. SAM. SHARPE: Quel est le nom de l'autre agent?

L'hon. M. GRAHAM: Williams. Il est aussi l'agent du département de la Justice.

M. STRATTON: Je dirai pour l'information du député de Victoria (M. Sam. Hughes) que dans tous les cas où une indemnité a été payée dans le comté de Peterborough, les personnes dont les terrains ont été inondés ont reçu le plein montant de leur indemnité. Aucune déduction n'a été faite dans aucun cas.

M. J. A. CURRIE: Le chèque couvrait-il tous les montants?

M. STRATTON: Oui; mais aucune déduction telle qu'indiquée par le député de Victoria n'a été faite. Le département de la Justice lui-même a payé les frais d'avocats encourus.

M. SAM. HUGHES: Le cas auquel j'ai fait allusion date de quelque temps déjà. J'avais en vue les terrains inondés autour du lac Cameron, pour lesquels l'agent du Gouvernement se faisait remettre dans presque tous les cas 20 p. 100 de commission par les cultivateurs. Mais, la question ayant été discutée à la Chambre, la pratique, je suppose, fut discontinuée. Un ministre voudrait-il me donner les informations au sujet de l'arpentage des terrains

submergés. Je crois savoir qu'un ingénieur en ce moment est à faire l'arpentage des terrains submergés dans la circonscription de Peterborough, et qu'il ne prend pour base de son mesurage aucun niveau connu du canal ou de la rivière, mais se fie à la marque des eaux sur les troncs d'arbres. Je ne trouve pas à redire contre lui, car c'est un des hommes les plus honorables du comté, mais il me semble qu'il devrait procéder sur un certain niveau établi.

L'hon. M. GRAHAM: L'ingénieur en chef me dit que c'est la pratique dans tous les cas.

M. SAM. HUGHES Alors, l'ingénieur en question semble l'ignorer. Le ministre voudrait-il donner les informations au sujet du barrage en construction à Lindsay? Le niveau de l'eau sera-t-il plus élevé ou plus bas qu'avant? Sera-t-il maintenu à une hauteur uniforme, ou le laissera-t-on s'abaisser à cinq ou six pieds au-dessous du barrage? A-t-on aménagé des passes migratoires dans ce barrage et des écluses pour livrer passage aux yachts?

L'hon. M. GRAHAM: L'intention n'est pas de hausser l'eau, mais de la maintenir de Peterborough, et qu'il ne prend, pour base de son mesurage, aucun niveau connu à un niveau uniforme. Les opinions sont partagées relativement aux passes migratoires. J'ai discuté cette question avec une délégation qui est venue me voir un de ces dix jours passés à propos d'autre chose, et l'opinion semblait prévaloir parmi ces personnes, que les passes migratoires sont inutiles et ne donnent pas satisfaction là où il y a des écluses. Le poisson circule quand les écluses s'ouvrent, tandis que les passes migratoires se bouchent en quelques semaines. Quant aux yachts, il n'y a pas d'autre disposition que celle qui a trait aux écluses ordinaires.

M. SAM. HUGHES: Le ministre a promis qu'il donnerait une petite écluse, ou quelque chose de semblable.

L'hon. M. GRAHAM: Nous avons songé à poser des portes intermédiaires, mais nous n'avons encore rien arrêté.

M. WRIGHT: Quelles dimensions de bateau sont prévues?

L'hon. M. GRAHAM: Six pieds de tirant et 123 pieds de longueur. Le rapport donne tous ces détails.

M. J. A. CURRIE: Combien avez-vous exproprié de terrains pour les fins du canal de Newmarket?

L'hon. M. GRAHAM: Nous avons payé jusqu'ici $27,000. Je ne saurais dire combien d'acres. Ce détail est donné ailleurs. L'honorable député le trouvera à la page 97—134 x 33 x 5.

M. J. A. CURRIE: Avez-vous réglé toutes les indemnités immobilières à Newmarket, jusqu'à la baie de Cook?

L'hon. M. GRAHAM: Presque toutes. Il en reste peut-être deux ou trois à régler.

M. SAM. HUGHES: Le maître d'écluse à Fenelon-Falls a l'habitude, depuis quelques années, d'élever et de baisser le niveau de l'eau. Grâce aux excentricités de ce jeune gaillard, il se présentait parfois une différence de deux pieds entre le niveau maximum à eau haute et à eau basse. De sorte que pendant des semaines complètes, l'eau envahissait la plage, et ceux qui y possédaient des terrains avaient le déplaisir parfois, quand il ventait, de les voir partir à la dérive. En d'autres termes, des dégâts considérables sont occasionnés par l'eau haute autour de ce lac. Le ministre est-il obligé d'indemniser pour les dommages causés de cette façon? Plusieurs personnes ont des réclamations de cette nature à cet endroit. A-t-il payé des dommages du même genre ailleurs? On me dit que des indemnités ont été payées également au lac Rocheux et au lac au Riz.

L'hon. M. GRAHAM: Nous avons payé des indemnités à ces deux derniers endroits pour l'enlèvement du niveau permanent de la rivière, mais dans aucun cas du genre de ceux que l'honorable député mentionne.

M. SAM. HUGHES: Vous devriez le faire.

Quelles sommes se propose-t-on de dépenser sur la partie est du canal de la Trent, aujourd'hui donné à l'entreprise?

L'hon. M. GRAHAM: On ne dépensera pas plus que $200,000 sur la rivière Holland, et le reste sera dépensé sur le canal principal.

M. WRIGHT: J'ai compris que le ministre nous a dit que quelques sections du canal de la partie est du canal n'étaient pas encore données à l'entreprise. Combien faudra-t-il d'argent pour construire ces sections, et combien faudra-t-il de temps pour avoir le débouché dans le lac Ontario?

L'hon. M. GRAHAM: Quatre ans probablement. Je ne pourrais dire combien coûtera la construction de ces sections, car elles ne sont pas encore données à l'entreprise.

M. SEXSMITH: Quand pensez-vous donner à l'entreprise la section des chutes Healy et celle des chutes Rainy?

L'hon. M. GRAHAM: C'est difficile à dire. Je n'obtiens pas tout l'argent que je voudrais avoir pour les canaux cette année. J'ai essayé à faire doubler le montant mais je n'ai pas réussi. La construction de la section des chutes Healy, sera

peut-être donnée à l'entreprise cet automne, mais on n'y travaillera pas cette année et je ne voudrais pas promettre non plus que l'entreprise sera même accordée. Je veux construire ces canaux aussi vite que les finances du pays le permettront.

M. HUGHES: Les finances du pays sont bonnes. Ce qu'il faut c'est un peu plus d'énergie. Depuis 1833 on nous parle de ce canal et ce n'est que gaspiller de l'argent que d'y travailler comme on y travaille. J'avais espéré que le ministre lorsqu'il nous est arrivé plein de vigueur et d'énergie, aurait donné l'exemple, et si on lui refuse les moyens de compléter ce canal, il devrait donner sa démission et provoquer une crise ministérielle.

L'hon. M. GRAHAM: Cela n'avancerait rien.

M. HUGHES: Je n'en suis pas si sûr. J'ai entendu dire que le cabinet avait été une fois obligé de céder sous une menace de démission de la part de l'honorable ministre et une fois aussi par une menace de la part du ministre des Finances.

L'hon. M. GRAHAM: Ma démission n'aurait pas cet effet.

M. HUGHES: Je n'aurais pas recours à ce moyen avant d'en avoir essayé d'autres. Le ministre devrait essayer d'abord la persuasion. C'est réellement un triste spectacle que de voir ce canal construit sur une longue distance au centre, et les deux extrémités rester ainsi non terminées. Je désire rappeler l'attention de la Chambre sur deux points: l'éclairage et l'ouverture des écluses. Le département a un très bon système d'éclairage des phares au moyen du gaz acétylène. Tout le long de ce canal on pourrait construire des piliers sur lesquels on placerait de ces phares automatiques.

On voyage beaucoup sur les bords de ce canal le soir, et ce serait un immense avantage s'il était bien éclairé. A part le chemin contournant Lindsay et Fenelon-Falls, l'éclairage pourrait être fait à l'électricité, mais entre Lindsay et le lac à l'Eturgeon, et en amont de Lindsay jusqu'à port Perry, où l'éclairage électrique ne serait pas possible, on pourrait facilement construire ces piliers.

Il y a un autre point sur lequel je désire appeler l'attention du Gouvernement. Les écluses de ce canal sont très difficiles à ouvrir et à fermer. Le vieux système de manivelles qui nous vient du temps de Moïse y est encore en usage. Je demanderai au ministre d'apporter dans cette partie de son administration des méthodes un peu plus modernes, et d'établir un système amélioré d'ouverture des écluses sur ce canal. Tout ce qu'il faut c'est un peu d'énergie. Le ministre a un assistant qui est tout disposé, et s'il veut lui-même déployer un peu d'énergie, il abolira ce vieux système d'écluses.

M. STRATTON: Je crois que l'honorable député de Victoria (M. Hughes) a parfaitement raison de proposer ces améliorations et des écluses modernes; mais autant que je puis voir, je crois que le département s'occupe de la chose. J'aimerais à faire remarquer que les lacs pourraient être mieux balisés et mieux éclairés. Je descendais moi-même à Lindsay l'automne dernier pendant la nuit, et j'ai été obligé de m'arrêter en route, incapable de trouver mon chemin. Ce serait aussi beaucoup mieux pour les bateaux qui font le service des passagers, si le canal était éclairé et il n'y a aucun doute que le voyage entre Lindsay et Scugog est dangereux, et que cette traversée devrait être mieux éclairée. Maintenant qu'il y a suffisamment d'énergie pour l'éclairage à l'électricité, je suis tout disposé à appuyer l'honorable député de Victoria dans sa demande de meilleur éclairage de ces voies d'eau.

M. SEXSMITH: A-t-on décidé quel genre d'écluses on metterait au chutes Healy? Il est très malheureux que le ministre ne demande pas cette année assez d'argent pour compléter la partie inférieure du canal. Cette partie est très importante. Le ministre nous a dit qu'il n'espère pas que ces travaux soient terminés avant quatre ans. Il sait que la partie des chutes Healy sera très difficile à construire. Je crois que même s'il accorde l'entreprise l'année prochaine, il s'écoulera plusieurs années avant que les travaux puissent être terminés. Il en est de même de la partie en aval du village de Campbellford aux chutes Raney. Si le gouvernement avait à sa dispositions pour ces travaux, l'argent qui a été dépensé à le discuter si longtemps, le pays en recevrait beaucoup plus d'avantages.

Je ne prétends nullement être parfaitement éclairé sur la question, et je n'ai d'autres lumières à cet égard que celles que j'ai recueillies, au cours du débat aujourd'hui même; mais, en présence du plaidoyer présenté par le ministre, la seule conclusion qui s'impose, c'est que les deniers consacrés à ce canal de Newmarket seront pour ainsi dire en pure perte. Il existe une assez forte divergence d'opinion au sujet du tracé que doit suivre ce canal. Je prierai le ministre de nous dire quelle décision il a prise, à cet égard: ce canal doit-il suivre le cours de la rivière, à Raney's-Falls et quel genre d'écluses a-t-il l'intention d'installer à Healy-Falls?

L'hon. M. GRAHAM: A Healy-Falls, nous suivrons le cours de la rivière et nous installerons l'écluse d'ascension ordinaire, L'honorable député le comprend, dans l'intérêt public, il ne conviendrait pas d'annoncer aujourd'hui même ce que nous avons l'intention de faire à Campbellford.

M. SEXSMITH: Quelques citoyens de Campbellford nous disent que le département se propose de suivre le lit de la rivière, tandis que d'autres prétendent que le canal longera la berge.

M. HUGHES: A Campbellford, le canal ne suivra pas le lit de la rivière. Je désire appeler l'attention du ministre sur deux ramifications dont l'une, le canal Haliburton a déjà fait l'objet de mes observations. Le ministre n'a jamais parcouru cette route. Afin de faire comprendre aux ingénieurs du ministère combien il importe de maintenir l'eau à un certain niveau, j'ai entrepris avec deux fonctionnaires, une excursion en bateau sur le lac, et j'ai réussi à faire échouer l'embarcation. Heureusement ou malheureusement, un violent orage éclata. Comme il n'y avait pas d'aumônier à bord, force me fût de faire fonction d'aumônier et de recevoir leur confession à l'article de la mort; car ils étaient bien convaincus que leur dernière heure avait sonné. S'il était possible de convaincre le ministre ou le député-ministre de l'utilité de visiter cet endroit, je leur promet que je veillerai à leur sécurité. Mais je réclame le privilège de leur prouver moi-même que le canal d'Haliburton est d'urgence absolue et que sa construction est chose facile. La voie navigable se trouve là et la construction de six écluses ouvrirait soixante milles de navigation.

Ce canal contribuerait au développement d'une superbe contrée et à l'exportation de bois durs d'un grand prix, tels que le peuplier et le bouleau, essences d'un si grand usage aujourd'hui dans la fabrication des meubles, et ajoutons que ce serait le seul moyen d'exportation possible, puisque la construction d'un chemin de fer est hors de question. J'ai déjà porté la parole sur ce sujet et je n'en dirai pas davantage. Voici un autre point signalé à mon attention par le député de Muskoka (M. Wright): Le lac Muskoka et le lac Couchiching sont presque de même niveau, et on pourrait à peu de frais ouvrir à la navigation le chaînon de raccordement entre ces cours d'eau, c'est-à-dire entre les eaux de la rivière Severn et le lac Muskoka; on pourrait ainsi mettre en communication avec le monde extérieur, par voie fluviale, Bracebridge, Gravenhurst et une grande étendue de pays, à la condition, toutefois, que ce canal se construise.

Une dernière question. Le ministre a-t-il étudié cette question du canal d'Haliburton? Nous savons quels moyens il faut prendre, pour appeler l'attention du Gouvernement sur ces questions. Nous en sommes à la première session d'une nouvelle législature et je me borne aujourd'hui à un simple avertissement. Mais je lui promets que la session prochaine, si dans l'intervalle il demeure inactif, nous userons de moins de ménagements et nous continuerons ainsi, jusqu'à ce que nous ayons réussi à convaincre le ministre bien mieux que ne le saurait faire une députation de grits et de tories, qu'il importe d'adopter quelque mesure à cet égard.

L'hon. M. GRAHAM: Je n'ai guère étudié cette question des canaux auxiliaires qu'on a mentionné à différentes reprises. Pour avouer franchement ma manière de voir, je ne suis guère disposé à entreprendre, pour le moment la construction de nouvelles ramifications, avant que nous ayons terminé la ligne principale. Ce travail une fois parachevé, il y aura lieu de discuter la question de savoir s'il ne convient pas de doter d'autres endroits de quelques travaux d'amélioration.

M. SEXSMITH: Le ministère a-t-il l'intention d'exécuter, cet été, des travaux de dragage entre le pont de Trent et Hastings, ou entre Hastings et le lac au Riz? L'été dernier, j'ai eu le plaisir de faire une courte excursion à travers ces localités, et comme mon collègue, (M. Hughes), nous avons douté un instant s'il nous serait possible de revenir à terre ce soir-là, car nous avons échoué sur les rochers. Cette partie de la rivière est fortement utilisée au cours de l'été, et ces travaux de dragage pourraient se faire assez facilement et à peu de frais.

L'hon. M. GRAHAM: Si je ne me trompe, ces travaux sont à l'entreprise.

M. SEXSMITH: J'en suis fort aise.

Patent Record. — Somme supplémentaire, $3,000.

M. WRIGHT: L'impression de ce volumineux rapport intitulé " Patent Record " répond-elle réellement à un objectif utile? Tous les députés, si je ne me trompe, reçoivent cette brochure et je me suis souvent demandé s'il est réellement nécessaire d'en faire imprimer un si grand nombre. On pourrait peut-être s'en dispenser

L'hon. SYDNEY FISHER (ministre de l'Agriculture): Ces frais sont occasionnés, dans une large mesure, par les vignettes des différents brevets. C'est un livre que les inventeurs tiennent beaucoup à recevoir, vu que sans cela ils n'auraient pas le liste des brevets d'invention, et il pourrait arriver qu'on travaillerait à une invention qui a déjà été l'objet d'un brevet. On transmet cette brochure à toutes les bibliothèques publiques au pays. Le chiffre de la dépense annuelle est de $17,000 à $18,000. Cette année, il nous a fallu solder un fort d'arriéré. La dépense mensuelle a été de $1,800 à $1,900. Au commencement de l'exercice, nous avions neuf mois d'arriéré et aujourd'hui nous n'avons plus que trois mois d'arriéré.

Annuaire statistique.—Nouvelle somme, $4,600.

M. URIAH WILSON: Combien est-il imprimé et distribué tous les ans d'annuaires statistiques, et combien en est-il alloué à chaque membre du Parlement?

L'hon. M. FISHER: Il en est imprimé 11,000 tous les ans, 7,000 en anglais et 4,000 en français. On m'informe qu'il en a été envoyé cinq ou six à chaque membre.

M. URIAH WILSON: Quelle est la proportion des exemplaires cartonnés et des exemplaires brochés? Cartonnés, ils font très bonne figure sur les rayons d'une bibliothèque.

L'hon. M. FISHER: On m'informe que 4,000 exemplaires sont cartonnés, et que ceux-là sont distribués surtout aux bibliothèques et institutions où l'on sait qu'ils seront conservés. Les exemplaires brochés sont réservés pour la distribution générale.

Somme supplémentaire requise pour le développement des industries laitière et fruitière, et pour l'amélioration et le transport des produits alimentaires et autres produits agricoles, ainsi que pour l'encouragement de la vente et du commerce de ces produits, $13,000.

M. URIAH WILSON: Quel est le chiffre du crédit principal dont celui-ci est le complément?

L'hon. M. FISHER: La somme totale pour l'année dernière, s'élevait à $125,000. Ce crédit est destiné presque entièrement à solder des arrérages de comptes, payables aux compagnies de chemin de fer, pour emploi de wagons-glacières.

M. URIAH WILSON: Le crédit correspondant pour l'année prochaine sera-t-il moins élevé?

L'hon. M. FISHER: Nous allons demander la même somme que cette année, moins ces arrérages.

M. D. A. GORDON: Je prie le ministre de dire s'il a considéré l'opportunité d'inclure dans une demande de crédit comme celle-ci une somme suffisante pour solder les frais de construction d'un entrepôt froid en vue d'essais de conservation des pommes? Je ferai observer que le comté de Kent renferme peut-être un plus grand nombre de pommiers qu'aucun autre comté du Dominion; mais nos vergers sont de plus en plus négligés, apparemment parce que les cultivateurs ne sont pas en mesure d'écouler à bénéfice les produits de ces vergers. La cause en est surtout, que les entrepôts froids ne sont pas à proximité des vergers, et que personne n'ose prendre les devants pour construire de ces entrepôts. Un entrepôt d'essai de cette nature est grandement requis, et j'espère que le ministre va promettre l'inscription d'une somme suffisante pour l'établissement d'un tel entrepôt, afin de nous mettre à même de nous assurer s'il n'est pas possible de tirer meilleur parti de nos pommes. A l'heure qu'il est, malgré le grand nombre de vergers établis dans cette partie du pays, on ne saurait s'y procurer une pomme ni pour or ni pour argent, tandis que la ville d'Ottawa fait venir, au prix de $8 ou $9 le baril, des pommes à provenance de l'extrémité est du pays, où on en fait l'emmagasinage convenablement, grâce surtout, je crois, à l'aide fournie par le Gouvernement fédéral et les gouvernements des provinces.

L'hon. M. FISHER: La proposition que fait l'honorable député serait plus convenablement débattue à l'occasion d'un crédit pour entrepôts froids. Ce crédit est régi par un statut, et ce statut, n'autorise pas d'essais comme ceux demandés par l'honorable député. Je suis moi-même très convaincu qu'un des besoins les plus impérieux de notre commerce de pommes c'est le refroidissement des fruits, immédiatement ou très peu de temps après la cueillette, et avant l'expédition. Des fruits refroidis à une température à peine supérieure au degré de congélation se conserveront beaucoup mieux que s'ils sont gardés suivant la méthode ordinaire, ou expédiés dans les wagons ordinaires. Il est certain qu'une des grandes améliorations requises en vue du développement du commerce des pommes, c'est l'établissement d'entrepôts froids à proximité des vergers, où il est possible d'abaisser la température des fruits aussitôt après la cueillette. Je n'ai, dans mon budget pour le prochain exercice financier, aucun crédit applicable à des expériences de la nature de celles demandées par l'honorable député. J'avais espéré que la disposition relative aux entrepôts froids contenue dans l'acte en question permettrait de satisfaire au besoin signalé par l'honorable député. Il est possible que les circonstances et conditions dans les centres d'arboriculture fruitière soient telles qu'on y soit hors d'état de s'y prévaloir pleinement des dispositions de la loi; et s'il en est ainsi, il y aurait lieu de modifier l'acte ou de trouver quelque autre moyen de faire face à la situation. En attendant, il me faut déclarer qu'il n'y a rien dans le budget du prochain exercice financier pour me permettre de faire des essais de la nature de ceux signalés par l'honorable député.

M. D. A. GORDON: Je ne pense pas qu'il faille plus de $12,000 ou $15,000 pour l'établissement d'un entrepôt de cette nature. Pénétré de l'importance de ce besoin, je n'hésite pas à demander, dans les termes les plus énergiques, qu'il soit pris des mesures pour modifier à courte échéance le texte de loi en vue de permettre de telles expériences. Si je comprends bien, il est nécessaire de nous mettre au courant

des méthodes à appliquer dans la manipulation d'une telle récolte, et la seule manière dont nous puissions nous renseigner à cet égard c'est par l'utilisation d'un tel entrepôt. Personnellement, je serais d'avis de faire les choses beaucoup plus en grand; mais je reconnais qu'il est plus prudent d'y mettre moins de précipitation dans les circonstances, et de suivre la ligne de conduite qu'on nous propose. J'espère que le ministre ne laissera pas cette occasion se perdre, car je suis convaincu que nos cultivateurs n'obtiennent pas 25 p. 100 de ce qu'ils devraient obtenir de leurs pommes. Je sais que, l'automne dernier, les pommes se sont vendues à des prix variant de 7 à 25 p. 100, simplement parce qu'il n'existait aucun établissement permettant l'emmagasinage à froid des pommes et leur écoulement au fur et à mesure que le pays en ferait la demande et consentirait à en payer le prix.

La Chambre doit être convaincue que si les pommes peuvent être conservées en bon état et peuvent être livrées à l'automne, à l'hiver et au printemps, non seulement elles seront en grande demande, mais elles commanderont des prix élevés. Ces questions sont si importantes, que nous ne devons pas perdre cette occasion d'encourager cette industrie.

Dans une seule soirée nous avons voté $6,000,000 pour la milice et si nous sommes persuadés que les entrepôts froids sont le seul moyen de permettre au cultivateur de retirer tous les avantages possibles de sa récolte de pommes, nous ne devons pas hésiter à faire quelques sacrifices dans ce but. J'espère que le ministre, non seulement trouvera l'argent nécessaire, mais nous enseignera aussi le meilleur moyen de mettre le système en opération.

M. WILSON: Un cultivateur de mon comté qui possède un grand verger a construit à ses frais des entrepôts frigorifiques, dans lesquels il conserve ses pommes et celles de ses voisins. Si la proposition de l'honorable député était acceptée et le projet était mis à exécution, ce cultivateur serait-il traité avec justice et lui rembourserait-on une partie des dépenses qu'il a encourues? Si l'on n'a pas l'intention de l'indemniser, il me semble que tous devraient être mis sur le même pied. Si dans une partie du pays, les particuliers construisent des entrepôts à leurs frais, je ne vois pas pourquoi on ne fait pas la même chose ailleurs. Je me suis souvent demandé s'il ne vaut pas mieux laisser ces détails à l'initiative des particuliers. De grands progrès ont déjà été accomplis et je suis convaincu que toute proposition propre à servir les intérêts des cultivateurs —je ne parle pas des agriculteurs qui exploitent les cultivateurs—sera favorablement accueillie par la Chambre.

M. D. A. GORDON.

M. BARR: J'ai écouté avec plaisir les remarques de mon honorable ami (M. D. A. Gordon). Je considère que cette question est une des plus importantes dont la Chambre ait à s'occuper. Il est incontestable que la récolte de pommes cette année a été excellente presque partout au Canada, mais par suite du manque d'entrepôts frigorifiques, nos cultivateurs n'en ont pas retiré tout le profit qu'elle aurait pu leur donner . Nous votons des millions pour la milice, sans la moindre discussion, et il est excessivement difficile d'obtenir la moindre chose pour la classe agricole.

J'espère que les remarques qui viennent d'être faites porteront leurs fruits et que dans le budget de l'an prochain, un crédit sera affecté à encourager les cultivateurs à construire des entrepôts frigorifiques. Il peut se rencontrer des cultivateurs entreprenants, comme celui que mentionne mon honorable ami (M. Wilson) pour construire ces entrepôts à leurs frais, mais ils sont rares et je ne crois pas qu'on doive imposer cette dépense aux cultivateurs. Le Gouvernement doit leur prêter son concours.

M. SEXSMITH: J'apprends avec plaisir qu'il y a dans le comté de Lennox des cultivateurs qui se livrent à la culture des fruits sur une assez grande échelle pour pouvoir construire des entrepôts frigorifiques pour leur usage personnel. Je considère, comme l'honorable député d'Essex (M. Gordon) que c'est une question importante et que les faibles sommes qu'on a dépensées jusqu'à présent dans l'intérêt de la classe agricole pourraient être doublées et que les cultivateurs seraient encore loin de recevoir leur juste part des dépenses publiques.

Si, comme le demande l'honorable député d'Essex (M. Gordon) un excellent entrepôt frigorifique était construit dans un endroit où les cultivateurs de la région pussent en faire l'expérience, nous pourrions nous rendre pleinement compte de ses avantages. Tous les ans nous perdons pour des centaines et des milliers de dollars de fruits. Il existe actuellement dans certaines parties de la province, des institutions coopératives où les cultivateurs expédient leurs pommes. Si dans les endroits où ce système est en vigueur, nous avions des entrepôts comme ceux que demande l'honorable député d'Essex, pour conserver les fruits en bon état jusqu'à ce que le marché soit favorable, ce serait un grand avantage pour les cultivateurs et je crois que c'est une question dont le ministre devrait s'occuper. Quelles sommes le Gouvernement a-t-il payé l'an dernier pour le service des wagons frigorifiques?

L'hon. M. FISHER: J'ai ici les comptes de 1908, qui s'élèvent à plus de $9,600 et

nous avons encore payé quelque chose durant l'été. Je crois que le coût total est de $13,000 à $14,000.

M. SEXSMITH: La somme n'est pas considérable.

L'hon. M. FISHER: Elle a atteint le but.

M. SEALY: Dans le comté de Wentworth nous avons une société coopérative et presque toutes les dispositions sont prises pour la construction d'un entrepôt frigorifique principalement pour les pommes. Aux termes de la loi générale sur les entrepôts frigorifiques, cet établissement aurait probablement droit à une subvention de l'Etat, mais le Gouvernement pourrait peut-être augmenter la subvention, en faisant de cet entrepôt une station d'expérimentation. Comme aucune dépense n'est plus utile au pays en général que celles qui sont faites en vue d'améliorer une branche quelconque de l'agriculture, je crois qu'il est généralement concédé que si cette subvention pouvait être augmentée, la conduite du Gouvernement serait généralement approuvée et aurait d'excellents résultats, non seulement dans les comtés de Wentworth et de Kent, mais ailleurs également et plus particulièrement dans deux ou trois comtés où il se fait un grand commerce de pommes et de fruits, en général.

M. BARR: La question est tellement importante que la Chambre devrait insister auprès du ministre de l'Agriculture pour qu'il élève le chiffre de cette subvention.

M. FOWKE: Il est impossible de s'exagérer l'influence que le ministère de l'Agriculture, sous la direction du ministre actuel, a exercée sur la production de la richesse en ce pays. Toute augmentation réelle de la richesse nationale doit provenir de nos ressources naturelles, et je sais par mes relations personnelles avec les cultivateurs que ceux-ci savent apprécier à sa juste valeur celui qui les représente au sein du cabinet. J'approuve entièrement tout ce que le Gouvernement a entrepris jusqu'à présent pour installer des entrepôts frigorifiques où l'on conserve les produits de nature périssable, et je verrais avec plaisir tout nouveau développement de l'œuvre entreprise par le ministère de l'Agriculture.

La proposition de l'honorable député de Kent-est (M. Gordon) mérite de fixer l'attention de l'honorable ministre, et j'espère sincèrement que tous ceux qui ont pris part à ce débat auront la satisfaction d'apprendre que nous aurons bientôt un service d'entrepôts frigorifiques beaucoup plus complet que par le passé.

J'ai constaté que mon comté produit chaque année, à lui seul, plus de boisseaux de pommes que le Canada entier n'en exporte en barils, ce qui semblerait indiquer qu'il se perd d'énormes quantités de pommes, faute d'installations convenables. Je me plais à espérer que le ministre de l'Agriculture trouvera moyen de faire en sorte qu'à la saison des fruits nombre d'endroits de la province d'Ontario puissent profiter davantage des entrepôts frigorifiques.

L'hon. M. FISHER: La loi en vertu de laquelle une subvention est accordée pour la construction d'entrepôts frigorifiques peut s'étendre aux entrepôts servant à la conservation des fruits. Je n'ignore pas qu'on est d'avis en certains quartiers que de nouvelles dispositions pourraient être insérées dans la loi dans le but de favoriser d'une manière plus effective la construction d'entrepôts spécialement destinés au commerce des fruits. J'ai consacré quelque temps à l'étude de la question de savoir si on ne pourrait pas modifier les conditions de la subvention, de manière à répondre aux besoins particuliers de cette industrie. Si je puis en venir à une conclusion favorable, j'en serai très heureux, car je tiens fort à doter le pays d'un service complet d'entrepôts frigorifiques. La grande difficulté d'avoir des entrepôts uniquement destinés aux pommes, c'est que bien qu'ils soient absolument nécessaires durant la courte saison de la récolte des pommes, ce fruit demande beaucoup d'espace, et les profits à tirer de l'entreprise doivent se réaliser en très peu de temps. C'est ce qui rend la solution du problème difficile.

Je remettrai à l'étude la question qui me tient fort à cœur. L'organisation des associations de fructiculteurs est due à l'initiative des fonctionnaires de mon ministère, et je crois que cette sorte de sociétés coopératives est encore ce qu'il y a de mieux pour permettre aux cultivateurs de tirer le meilleur parti possible de leurs récoltes de pommes. Ces associations ont déjà fait un travail utile et donnent un exemple salutaire au pays tout entier.

Crédit supplémentaire pour la construction d'une voie de chemin de fer électrique jusqu'à la station agronomique d'Ottawa, y compris le coût de la clôture, $10,500.

M. BARR: Est-ce un chemin sur la ferme ou y conduisant?

L'hon. M. FISHER: Le chemin est à double voie, d'une longueur d'environ un mille, sur la ferme, et nous n'avons à nous occuper que de la partie du chemin située sur la ferme.

M. BARR: A quoi sert-il?

L'hon. M. FISHER: Des milliers et des milliers de visiteurs viennent à la ferme chaque année, et auparavant, ils étaient obligés de prendre des voitures ou de faire à pied un trajet d'environ un mille et demi. Pour me rendre aux demandes réi-

térées du public, j'ai conclu un arrangement avec la compagnie du chemin de fer électrique, par lequel je m'engageais à construire le chemin sur la ferme si elle voulait prolonger sa voie jusqu'à la ferme.

M. WRIGHT: Quel est le coût total?

L'hon. M. FISHER: $39,889. L'état estimatif du coût a été dressé et approuvé par l'ingénieur du ministère des Chemins de fer, qui a également tracé les plans. Le chemin a été construit par la compagnie d'après cette estimation.

M. WRIGHT: Le prix me paraît très élevé pour un mille de chemin; et s'il y a tant de visiteurs, l'entreprise devrait être rémunératrice. La compagnie n'aurait-elle pas dû construire ce chemin elle-même en prévision des bénéfices qu'elle en tirera, ou tout au moins solder la moitié des frais? Fait-elle le service en hiver?

L'hon. M. FISHER: Oui.

M. WRIGHT: Transporte-t-elle les employés de la station et le public en général à raison de 5 cents par personne?

L'hon. M. FISHER: Oui, elle fait aussi le service du courrier sans frais. Cette question était à l'étude depuis des années; les visiteurs demandaient cette amélioration avec instance, et ce n'est qu'après que j'eus accepté cet arrangement que la compagnie consentit à prolonger son chemin jusqu'à la ferme. Je n'hésite pas à dire que dans le cours de l'été prochain les recettes de ce chemin rembourseront les frais et même davantage.

M. BLAIN: Qui a fait l'ouvrage?

L'hon. M. FISHER: La compagnie du chemin de fer électrique d'Ottawa, d'après l'évaluation et sous la surveillance de notre département des Chemins de fer.

M. SEXSMITH: Le Gouvernement est-il propriétaire du chemin?

L'hon. M. FISHER: Oui.

M. BLAIN: Quelle partie de ce crédit sera consacrée à la construction de la clôture?

L'hon. M. FISHER: Environ $600. Nous devons ériger une clôture de chaque côté de la voie, parce que le chemin traverse la pairies où sont les bestiaux, et traverse aussi le verger. La seule partie du chemin que nous ayons à payer est celle qui traverse la ferme.

M. BARR: Ce crédit va-t-il suffire à parfaire le paiement?

L'hon. M. FISHER: Oui.

Quarantaine.—Somme additionnelle requise, $14,000.

M. BARR: Combien a-t-on dépensé, en tout, cette année?

L'hon. M. FISHER: Le crédit inscrit au budget principal et voté, était de $100,000, et nous demandons, en sus, le crédit dont il s'agit ici. Au cours de l'année précédente il a été dépensé $125,000.

(Il est fait rapport des résolutions adoptées.)

L'hon. M. FIELDING propose que la séance soit levée.

M. LENNOX: De quoi nous occuperons-nous demain?

L'hon. M. FIELDING: Encore des subsides, et probablement des crédits inscrits au budget supplémentaire pour l'année courante. Si nous nous rendons jusqu'au budget principal, nous nous occuperons de quelques crédits relatifs aux frais de gestion, puis des crédits du ministère des Travaux publics.

(La motion est adoptée et la séance est levée à onze heures et quarante minutes du soir.)

CHAMBRE DES COMMUNES.

Mercredi, 24 mars 1909.

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

QUESTIONS.

TERRES DE L'ALBERTA.

M. HERRON demande:

Quel était le reveu total dû et payable au Gouvernement, provenant de toutes sources, non compris les boni, quant aux terres à bois dans la province de l'Alberta qui étaient louées, ou pour lesquelles des permis de coupe étaient accordés, durant les douze mois terminés le 31 mars 1908, et quelle partie de ce revenu a été perçue?

L'hon. FRANK OLIVER (ministre de l'Intérieur): La somme due et payable est de $34,634.24; la somme perçue est de $34,300.61.

PHARE DE EAST-POINT (I.P.-E.)

M. FRASER demande:

1. Lauchlin McDonald a-t-il démissionné comme gardien du phare de East-Point, (I.P.-E.)? Dans l'affirmative, quelle est la date de sa démission?
2. Quelqu'un a-t-il été nommé, à sa place, gardien dudit phare? Dans l'affirmative, quel est son nom?
3. A la recommandation de qui cette dernière nomination a-t-elle été faite, et quelle en est la date?
4. Qui sont les cautions du nouveau fonctionnaire?

5. Durant le cours de l'année dernière, des plaintes au sujet de ce phare, ont-elles été envoyées au département?
6. Y avait-il d'autres aspirants à ce poste? Dans l'affirmative, quels étaient leurs noms?

L'hon. L. P. BRODEUR (ministre de la Marine et des Pêcheries):
1. Oui, 4 juin 1908.
2. Oui, Ronald J. MacDonald.
3. Sur les ordres du ministre de la Marine et des Pêcheries, 1er juillet 1908.
4. Aucune garantie n'est requise.
5. Non.
6. Non.

AGENT DU DEPARTEMENT DE LA MARINE A GEORGETOWN (I.P.-E.)

M. FRASER demande:

1. Qui est agent du département de la Marine à Georgetown (I.P.-E.)?
2. Quel est son salaire, et quelles sont ses fonctions?
3. Quel poste y occupe Scoley Johnston?
4. Quel salaire reçoit-il; quels services rend-il, et quelles sont ses fonctions?
5. Quelle différence y a-t-il entre ses fonctions et celles de l'agent?

L'hon. L. P. BRODEUR (ministre de la Marine et des Pêcheries):
1. M. John A. MacCormack est sous-agent à Georgetown (I.P.-E.).
2. $100 par année. Il agit comme sous-agent à Georgetown, et s'occupe du fret et aussi du service des courriers pendant l'hiver, lorsque les bateaux du Gouvernement touchent à Georgetown.
3. Il enregistre les heures de travail des ouvriers.
4. 30 cents de l'heure. pendant qu'il travaille pour le Gouvernement. Il s'occupe de l'expédition du fret local, et marque les heures de travail des manœuvres qui chargent et déchargent les vaisseaux.
5. Ses fonctions se bornent à s'occuper des ouvriers et du fret, tandis que celles de l'agent sont de surveiller les dépenses et les recettes de cette agence.

STATIONS METEOROLOGIQUES D'ONTARIO.

M. THORNTON demande:

1. Combien y a-t-il de stations météorologiques dans la province d'Ontario, et où sont-elles situées?
2. Lesquelles d'entre elles ont été érigées en 1908?
3. Aux frais de qui ont-elles été érigées?
4. Quel est le but de ces stations ou tours, et quels services rendent-elles?

L'hon. L. P. BRODEUR (ministre de la Marine et des Pêcheries):
1. Agincourt, Aurora, Birnam, Bruce-Mines, Bancroft, Chatham, Clinton, Cockburn-Island, Cowal (Dutton), Ennismore, Guelph, Georgetown, Haileybury, Huntsville, Kingston, London, Lindsay, Lansdowne, Meaford, Midland, Madoc, North-Gower, Ottawa, Orillia, Oliver's-Ferry, Port-Hope, Point-Clark, Port-Dover, Port-Burwell, Peterborough, Parma, Renfrew, Southampton (Saugeen), Stony-Creek, Sarnia, Sydenham, Uplands, Ursa, Woodstock, Windsor, Wiarton, Wallaceburg, Collingwood, Port-Colborne, Deseronto, Sault-Ste-Marie, Kincardine, Cobourg, Alton, Beatrice, Brantford, Barrie, Coldwater, Cottam, Calvin, Croydon, Emsdale, Gravenhurst, Goderich (phare), Haliburton, Hamilton, Hubrey (Westminster), Kinmount, Lucknow, Lakefield, Listowel, Moose-Factory, Montague, North-Bruce, Owen-Sound, Otonabee, Orangeville, Port-Arthur, Parry-Sound, Port-Stanley, Ile Pelée, Paris, Princeton, Rockliffe, Rat-Portage (Kenora), Stratford, Sunnyside (Wooler), Toronto-est, Toronto, Uxbridge, White-River, Welland, Watford, Westport, Fort-William, Bayfield, Oakville, Picton, Tobermory, Port-Crédit.
2. Barrie, Rouville (Fox-Point, P.Q.), Lac Temagami, Wesley, Lake Side Home (île de Toronto), Judge, Kakabeka-Falls, Lorne-Park, Copper-Cliff.
3. L'installation de ces stations est payée par le gouvernement fédéral, le département de la Marine et des Pêcheries.
4. Le but est de prendre des observations sur la température, la pression barométrique, la direction et la vélocité des vents et autres conditions atmosphériques. Ces observations sont compilées au bureau central à Toronto, d'où sont ensuite envoyées les prédictions atmosphériques pour l'usage des marins et du public en général.

BATEAUX DU GOUVERNEMENT.

M. J. A. CURRIE demande:

1. Depuis 1896, quels navires ont été achetés de constructeurs de navires britanniques par le gouvernement canadien?
2. Quels sont les noms de chacun des constructeurs de tels navires, et quel a été le prix d'achat?
3. Pour la construction de ces navires, les constructeurs de tels navires canadiens ont-ils présenté des soumissions? Dans l'affirmative, quels ont été le chiffre des soumissions canadiennes pour chaque navire, et les noms des soumissionnaires?
4. Depuis que ces navires sont devenus la propriété du Gouvernement, quelles sommes ont été dépensées pour chacun de ces navires, au chapitre de changements, d'améliorations, d'installations additionnelles et de réparations?
5. Qui étaient les agents canadiens de chaque constructeur de navires britanniques dont la soumission a été acceptée pour la construction de navires destinés au gouvernement du Canada?

L'hon. L. P. BRODEUR (ministre de la Marine et des Pêcheries):
2. Le département de la Marine et des Pêcheries a acheté les navires suivants: 'Druid,' 'Minto,' 'Lady Laurier,' 'Mont-

calm', 'Champlain,' 'Canada,' 'Lady Grey.'

3. 'Druid,' Fleming et Ferguson, $110,960.00; 'Minto,' Gourley & Co., $185,317.14; 'Lady Laurier,' Fleming & Ferguson, $184,933,33; 'Montcalm,' Fleming & Ferguson, $265,233.33; 'Champlain,' Fleming & Gerguson, $90,033.33; 'Canada,' Vickers Sons & Maxim, $181,248.28; 'Lady Grey,' Vickers Sons & Maxim, $208,994.11.

4. 'Druid—Soumission de la Collingwood Shipbuilding Co., $170,000; soumission de Polsons, $173,000. 'Lady Laurier'—soumission de la Collingwood Shipbuilding Co., $235,000 ; soumission de Polsons, $298,000.

5. 'Druid', $61,865.50; 'Minto, $61,282.32; 'Montcalm,' $118,377.22; 'Lady Laurier,' $138,514.86 ; 'Champlain,' $68,304.09 ; 'Canada,' $43,436.79; 'Lady Grey,' $9,966.63.

6. Le département de la Marine et des Pêcheries a traité directement avec les constructeurs dans chaque cas.

ROUTES POSTALES D'AHMIC-HARBOUR ET TROUT-CREEK.

M. ARTHURS demande:

1. Quel est l'entrepreneur sur chacune des routes postales suivantes: a) Burke's-Falls à Ahmic-Harbour, service d'hiver et d'été; b) de Loring à Trout-Creek?

2. Des soumissions ont-elles été demandées pour ces services?

3. Quelle somme est payée à chacun des entrepreneurs?

4. Quand les contrats expirent-ils?

L'hon. RODOLPHE LEMIEUX (directeur général des Postes): Le service postal à Ahmic-Harbour est fait pendant la saison de navigation par la Magnatawan River and Lakes Steamboat Company, qui reçoit $7 par voyage pendant le service régulier, et une somme additionnelle de $2.50 par voyage pour un service spécial pendant les mois de juillet et août.

Nous n'avons pas demandé de soumissions pour ce service; il n'est intervenu qu'une convention provisoire avec la compagnie en question. Au cours de l'hiver, le service de Ahmic-Harbour se fait concurramment avec celui de la route de Burk's-Falls et Dunchurch, l'adjudicataire de ce service étant R. A. Creaser à qui cette entreprise a été adjugée avec concurrence et publicité et qui reçoit une rémunération de $4.50 par voyage, pour tout l'itinéraire. Son entreprise expire à l'ouverture de la navigation, en 1911.

L'entrepreneur du service entre Loring et Trout-Creek est M. John Kyle. Antérieurement à octobre 1904, il y avait deux services connus à titre de Loring et poste extrême et Trout-Creek et poste extrême. Le coût global des deux services s'élevait annuellement à $625. L'intérêt public, à notre avis, demandant la fusion de ces deux services, nous les avons confiés au même entrepreneur, M. Kyle, moyennant une rémunération annuelle de $600, son traité expirant le 30 septembre 1912. M. Kyle faisait autrefois le service se rattachant à la section de Loring et station extrême.

HOPITAL SAINT-JOSEPH (C.-A.).

M. BARNARD demande:

1. Est-il intervenu entre le Gouvernement et les autorités de l'hôpital Saint-Joseph (C.-A.) quelque marché stipulant qu'à l'avenir les marins malades seront hospitalisés dans cette institution?

2. Le Gouvernement a-t-il l'intention d'abandonner l'hôpital de marine existant?

L'hon. L. P. BRODEUR (ministre de la Marine et des Pêcheries):

1. Non.

2. Telle n'est pas notre intention pour le moment.

DEPOT D'UN PROJET DE RESOLUTION CONCERNANT LES COMMISSAIRES DU PORT DE MONTREAL.

L'hon. W. S. FIELDING (ministre des Finances) propose que la Chambre se forme en comité général, demain, pour examiner le projet de résolution suivant:

La Chambre décide qu'il y a lieu de décréter que l'intérêt sur les sommes avancées aux commissaires du port de Montréal pour la construction d'élévateurs à grain et autres installations de tête de ligne, durant la période de construction de ces installations,—ladite période devant se terminer à la date que fixera le Gouverneur en conseil—soit porté au débit du compte du capital des commissaires, et soit soldé sur les sommes qui pourront être avancées aux commissaires sous le régime du chapitre 30 des lois de 1907.

—Son Excellence le Gouverneur général propose cette résolution à l'examen de la Chambre.

(La motion est adoptée.)

LETTRE DE LORD STRATHCONA RELATIVE A L'ENCOURAGEMENT DES EXERCICES DU CORPS DANS LES ECOLES.

L'hon. sir F. W. BORDEN (ministre de la Milice et de la Défense): Avant l'appel de l'ordre du jour, je désire soumettre à la Chambre une question de haute importance. Il y a quelques jours, lorsque le budget de la Milice était à l'étude, j'eus l'honneur d'appeler l'attention du comité général sur un aspect de la question qui, à mon avis, intéresse souverainement le pays. Dans cette circonstance, je me suis servi du langage que voici:

En plusieurs circonstances dans cette enceinte parlementaire, j'ai eu l'honneur de présenter cette question à vos délibérations et je le répète, l'heure sonnera bientôt, j'espère, où dans toutes les écoles du Canada, sous l'égide des gouvernements provinciaux qui ont la haute direction de l'instruction publique, on inaugurera et on généralisera un système d'entraînement tendant au développement des forces physiques chez les enfants

d'âge plus tendre et comportant un cours d'exercice élémentaire pour ceux qui sont un peu plus développés, puis un cours de tir au fusil pour les plus âgés. Ce système, si on peut le décorer de ce vocable, a été l'objet de force discussions au sein du pays, et si je ne me trompe, tous les journaux les plus influents qui indiquent avec le plus de sûreté l'orientation de l'opinion publique, se sont prononcés en faveur de cette idée, sans aucune exception.

J'ajoutais que j'étais en lieu de croire que toutes les provinces canadiennes suivraient l'exemple donné par la Nouvelle-Ecosse et s'entendraient avec les autorités fédérales, de façon à assurer l'établissement de ce système d'entraînement physique et d'exercices élémentaires dans les écoles et cela, grâce à la coopération du gouvernement fédéral et des gouvernements provinciaux. Hier même, j'avais l'honneur de recevoir une lettre de lord Strathcona, un vieil ami du Canada, qui se fait toujours un plaisir de déclarer qu'il est chez lui au Canada et qui en maintes occasions a témoigné le vif intérêt qu'il porte au développement de ce pays. Je vais donner lecture de cette lettre à la Chambre, vu qu'elle exprime ses propres vues bien mieux que je ne le saurais faire moi-même:

28 Grosvenor Square,
15 mars 1909.

Mon cher sir Frederick Borden,—Vous vous le rappelez sans doute, quand nous nous sommes rencontrés à Londres au cours de votre récente visite, j'ai écouté avec le plus vif intérêt le récit que vous m'avez fait des efforts que vous tentez pour implanter dans les écoles publiques du Canada, un système d'entraînement physique et d'exercice militaire, y compris la pratique du tir au fusil.

Il y a longtemps que je me suis convaincu que le système d'instruction vers lequel vous orientez vos efforts est d'une valeur infinie au point de vue du développement des qualités morales, physiques et intellectuelles de la jeunesse, ainsi que pour stimuler cette grande vertu qui a nom patriotisme, et je tiens à participer au grand œuvre qui se réalise en ce sens.

Je désire donc vous informer que je suis disposé à mettre à votre disposition ou à celle de toute organisation autorisée que vous pourriez être en situation d'établir et qui aurait pour objectif le développement de ce système d'instruction, la somme annuelle de $10,000. Je suggérerais que le fonds fût désigné sous le vocable de "fonds destiné à l'encouragement de l'instruction de la formation physique et militaire dans les écoles publiques", et que ce fonds soit administré par un corps de syndics nommés dans ce but. Je serais bien aise de connaître la nature des propositions que vous pourriez vous-même formuler, touchant la constitution de ce corps, mais à mon avis le comité central pourrait se composer à peu près comme suit: Vous-même, à titre de ministre de la Milice en exercice, comme président; les ministres de l'instruction publique des différentes provinces canadiennes, à titre de vice-présidents; subordonnément toutefois à la condition que la province représentée par chacun de ces ministres aura donné son adhésion aux principes formulés par le ministère de la Milice et par la province de la Nouvelle-Ecosse, principes qui ont été sanctionnés et rendus applicables aux autres provinces canadiennes par décret en conseil, du 13 août 1908. Voici quelle serait la constitution du conseil exécutif: a) les membres du conseil de la milice; b) les représentants à nommer par les ministres de l'instruction publique des différentes provinces—deux pour les provinces d'Ontario et de Québec respectivement, et un pour les autres provinces canadiennes respectivement; c) les officiers militaires commandants réguliers et les commandants des districts indépendants du Dominion. Advenant que Son Excellence le Gouverneur général soit disposé à devenir président honoraire de cette institution, je me sentirais grandement honoré de pareille initiative de sa part qui contribuerait si puissamment à la réalisation de l'objectif que nous avons en vue. Je considérerais aussi comme un honneur signalé, si le premier ministre, pour témoigner de son approbation, consentait à devenir vice-président honoraire de l'organisation.

Bien que le comité exécutif doive administrer le fonds dans son ensemble et faire la répartion des subventions, et cela proportionnellement à la population scolaire des différentes provinces du Dominion—il serait à désirer que l'administration de la subvention accordée aux différentes provinces fût confiée à des comité locaux nommés avec l'approbation du comité central. Ces comités locaux pourraient se composer comme suit : l'officier militaire comandant le district, à titre de président; trois membres civils nommés par le ministre de l'instruction publique de la province et trois membres militaires nommés par le ministre de la Milice.

Bien que j'attache la plus haute importance aux avantages découlant de l'entraînement physique et de l'exercice élémentaire pour les enfants des deux sexes, je désire vivement qu'on ne perde jamais de vue l'importance toute spéciale de l'exercice militaire, le tir au fusil compris, pour les garçons capables de se servir de cette arme. L'objectif visé n'est pas seulement de contribuer au développement des forces physiques et intellectuelles des enfants, en leur inculquant des principes d'activité, d'ordre et de prompte obéissance, mais en outre, il s'agit de développer chez les enfants la vertu du patriotisme et de leur faire comprendre que le premier devoir d'un citoyen libre est de se préparer à défendre son pays. Pour le moment et d'ici à longtemps, le Canada ne saurait guère se flatter de l'espoir de pouvoir accorder à ses forces militaires une période de formation d'une durée suffisante pour en faire des soldats d'élite; mais si à l'école les enfants se familiarisent suffisamment avec l'exercice militaire et le tir au fusil, cela contribuerait puissamment, à mon avis, à développer le degré de valeur militaire qu'il est possible d'atteindre dans la période relativement courte consacrée annuellement à la formation militaire des forces fédérales.

J'ajoute que, pour le moment, du moins, je préférerais que toutes les subventions soient consacrées aux maisons d'éducation qui sont uniquement alimentées par les fonds de l'Etat. En outre, l'administration de ce fonds devrait être de nature à permettre aux deux sexes, tant parmi le personnel enseignant que parmi les élèves, à participer aux récompenses; puis, la répartition des deniers devra se faire de façon à encourager le corps enseignant à don-

ner aux élèves l'instruction désirée et à stimuler la jeunesse à se perfectionner dans ces exercices.

Croyez-moi,
Mon cher sir Frederick,
Votre tout dévoué,
STRATHCONA.

En réponse à cette lettre, j'ai immédiatement fait transmettre le télégramme qui suit :

Ottawa, 23 mars 1909.

Strathcona, Londres.

J'accuse réception de votre lettre du 13. Accepte avec gratitude votre offre si généreuse tendant à la création d'un fonds destiné au développement de l'instruction physique et militaire dans les écoles publiques du Canada. L'organisation dont vous donnez l'esquisse dans votre lettre semble admirablement se prêter à la réalisation de l'objectif visé. Je vous transmets par poste le détail des propositions basées sur cette esquisse, en vue de la réalisation du projet. J'espère que vous consentirez à ce que le fonds porte le nom de fonds Strathcona, destiné à l'encouragement de l'instruction physique et militaire dans les écoles publiques.

Son Excellence le Gouverneur général accepte la position de président honoraire, et le premier ministre consent à devenir vice-président honoraire.

BORDEN.

J'ajoute que j'ai reçu de Son Excellence l'autorisation voulue pour notifier à lord Stathcona l'avis qu'il accepte la position de président honoraire. Le premier ministre (sir Wilfrid Laurier) exposera lui-même sa pensée à cet égard. Il m'a déjà informé qu'il accepterait avec plaisir la charge de vice-président honoraire. Dans une lettre privée, lord Strathcona m'informe que, dès qu'il aura reçu ma réponse, il me transmettra un chèque de $250,000, comme base du fonds tendant à assurer le revenu annuel de $10,000. J'ai pensé que la question avait suffisamment d'importance pour m'autoriser à en saisir ainsi la Chambre.

Le très hon. sir WILFRID LAURIER (premier ministre): Je crois être l'interprète des sentiments de cette Chambre en proposant, sans perdre un instant, à la Chambre, d'offrir nos remerciements à lord Strathcona pour la lettre que le ministre de la Milice vient de nous communiquer.

Lord Strathcona a rendu de nombreux services au Canada mais aucun, je le crois, d'une importance aussi considérable que celui qu'il lui rend aujourd'hui. L'éducation physique a une influence primordiale et, dans la suite des temps, on n'a jamais eu pour elle la considération qu'on lui accorde de nos jours. J'espère et je crois fermement que le système dû à l'initiative de lord Strathcona, cette organisation qu'il entreprend de fonder, aura pour résultat, dans toutes les provinces du Canada, de faire reconnaître l'entraînement physique comme une partie de l'éducation des jeunes garçons et des jeunes filles du pays.

J'ai l'honneur de proposer, appuyé par M. R. L. Borden:

Que les remerciements de la Chambre des communes et de la nation canadienne soient, par les présentes, offerts à lord Strathcona pour sa lettre adressée au ministre de la Milice et qui vient d'être portée à la connaissance de la Chambre.

M. R. L. BORDEN (Halifax): C'est avec le plus grand plaisir que j'appuie la motion dont le premier ministre (sir Wilfrid Laurier) vient de proposer l'adoption à la Chambre. L'offre de lord Strathcona sera accueillie avec les sentiments de la plus profonde reconnaissance, non seulement par tous les députés de la Chambre sans distinction, mais aussi par tous les citoyens du pays, abstraction faite des divisions de partis. Ce geste de lord Strathcona est bien en harmonie avec les nombreuses actions patriotiques qui ont distingué sa prodigieuse carrière. L'encouragement qu'il accorde aux exercices physiques et à l'enseignement de la gymnastique élémentaire parmi la jeunesse de notre pays est digne des plus grands éloges. Je ne doute pas que la création de ce fonds stimulera à un haut degré cet enseignement. Je suis persuadé que tous nous espérons et croyons sincèrement voir se réaliser pour le plus grand avantage du Canada. les bienfaits dont à parlé lord Strathcona dans la lettre qui annonçait sa donation.

(La motion est adoptée.)

PORT D'OSHAWA.

L'hon. L. P. BRODEUR (ministre de la Marine et des Pêcheries): L'honorable député de Victoria (M. Hughes) a posé, l'autre jour, une question qui relève en partie de mon département. Je ne vois pas cette question aujourd'hui au feuilleton, probablement parce que le ministre des Travaux publics (M. Pugsley) et le ministre des Douanes (M. Paterson) y ont répondu en ce qui concernait leur département. Je suis prêt à donner les réponses qui intéressent mon département.

Voici quelle était la question:

1. Depuis que le port d'Oshawa a été placé sous l'administration du Gouvernement, quelles personnes et à quels salaires, ont été nommées et chargées de remplir certaines fonctions dans ce havre ou en rapport avec ledit havre?

2. Depuis la date mentionnée, quels produits arrivant par la voie fluviale y ont été débarqués?

3. Depuis cette date, quels revenus, droits, honoraires ou recettes en argent ont été perçus par chacun des départements du Gouvernement?

4. Depuis la même date, quelles dépenses ont été faites dans le havre, ou dans une partie quelconque du havre, par chacun des départements du Gouvernement?

Les réponses à ces questions sont les suivantes:

1. Le maître de quai W. T. Henry, appointements, $400 par an, payés sur les recettes, le capitaine du port W. T. Henry, payé sur les taxes perçues, sans que sa rémunération dépasse $300 par an.

2. Du charbon et des marchandises diverses.

3. Le département de la Marine et des Pêcheries a reçu par l'entremise du maître de quai les revenus nets suivants:

1904-05	$ 804 69
1905-06	2 00
1906-07	813 94
1907-08	16 99
	$1,637 62

4. Le département de la Marine et des Pêcheries a fait les dépenses suivantes:

1904-05 $6.34 pour inspection des bascules.

1906-07 $82.88 pour réparations aux wagons à charbon, tramway et service téléphonique.

Le département n'a fait aucune dépense pour réparer le port ou le quai.

LA DEFENSE DU CANADA.

L'hon. G. E. FOSTER (Toronto-nord): Avant de passer à la discussion des ordres du jour, j'ai l'honneur de donner avis que lundi prochain, je proposerai l'adoption de la résolution qui est inscrite à mon nom au n° 2, sous le titre "Avis de motion" et qui est ainsi conçue:

Que vu ses ressources abondantes et variées, sa situation géographique, et obéissant à ce sentiment de fierté nationale et de confiance en ses propres forces qui doit animer un peuple fort et progressif, le Canada ne devrait pas retarder plus longtemps de prendre sa juste part de responsabilité et de dépenses pour assurer convenablement la protection de ses côtes et de ses grands ports maritimes.

L'honorable député de Souris (M. Schaffner) dont l'avis de motion occupe le premier rang à bien voulu me céder son tour. Je serais très heureux si le Gouvernement ne s'opposait pas à cette discussion par quelques travaux de peu de nécessité.

Le très hon. sir WILFRID LAURIER (premier ministre) : Je serai heureux de disposer de cette motion comme le premier des ordres du jour.

DEMANDE D'UN DOSSIER.

M. G. H. BRADBURY (Selkirk) : Je désire attirer de nouveau l'attention du ministre de la Marine et des Pêcheries sur le fait que le rapport relatif à la correspondance entre le département et M. F. W. Cocleugh n'a pas encore été déposé.

L'hon. L. P. BRODEUR (ministre de la Marine et des Pêcheries) : Je crois savoir que le rapport est presque terminé. Hier ou avant hier, j'ai déposé sur le bureau deux rapports qui intéressaient l'honorable député. J'ignore si ces états lui sont parvenus.

QUESTION RELATIVE AU BILL CONCERNANT L'UTILISATION DE LA LUMIERE DU JOUR.

M. E. N. LEWIS (Huron-ouest) : Avant que la Chambre passe à la discussion des ordres du jour, je désire, monsieur l'Orateur, poser une question au Gouvernement relativement au bill (n° 108) concernant l'utilisation de la lumière du jour. Je sais qu'il est contraire au règlement de discuter le bill en ce moment, mais en tenant compte des sentiments qui se sont produits de Vancouver à Halifax, des résolutions des chambres de commerce, des lettres et des télégrammes que j'ai reçus, je demanderai au Gouvernement de vouloir bien placer ce bill sur la liste des mesures du Gouvernement ou tout au moins de nommer un petit comité chargé d'étudier la question.

Le très hon. sir WILFRID LAURIER (premier ministre): Nous n'avons jamais trop de lumière du jour dans notre pays, mais nous n'en avons pas encore assez pour voir si nous pouvons nous conformer à la requête présentée par l'honorable député.

M. R. L. BORDEN: Pour un Parlement qui accomplit les trois quarts de sa besogne après le coucher du soleil, il peut paraître assez extraordinaire d'imposer une loi de cette nature au pays. Je me souviens d'avoir lu, il y a pas mal d'années, un article très intéressant de Benjamin Franklin, dans lequel il décrit d'une façon humoristique l'étonnement qu'il a éprouvé en se réveillant à 7 heures du matin, quand après avoir ouvert sa fenêtre, il a découvert qu'il y avait une grande clarté au dehors et que sa chambre se remplissait immédiatement de lumière. Il dit qu'il a signalé le fait à quelques hommes de science de ses amis qui ont pensé qu'il devait s'être trompé et que l'obscurité était partie de sa chambre au lieu que la lumière y soit entrée.

C'est une question fort importante pour les habitants du pays, d'utiliser la lumière du jour autant que possible et sans doute la question qui a été soulevée et présentée à la Chambre par mon honorable ami comporte un immense intérêt. Un bill analogue a été adopté à la Chambre des communes d'Angleterre; j'ignore quel sort lui est réservé à la Chambre des lords. Je ne sais pas ce qu'il adviendrait de ce bill si nous l'adoption et s'il parvenait à notre Chambre des lords. Mais il me semble que la requête présentée par l'honorable député est digne d'attention et j'espère que le premier ministre fera des efforts pour se procurer assez de lumière du jour avant la

fin de la semaine pour lui permettre de faire à la Chambre quelque déclaration relative à ce bill.

(La motion est adoptée et la Chambre siège en comité des subsides.)

SUITE DE LA DISCUSSION DES SUBSIDES.

L'hon. M. FOSTER: Avant de commencer, a-t-on l'intention de discuter le budget supplémentaire?

L'hon. M. FIELDING: Nous prendrons les crédits supplémentaires en donnant la préséance au ministre des Travaux publics qui réclame la plus grosse somme.

L'hon. M. FOSTER: D'une façon générale, il n'y avait pas à tenir compte d'autres considérations, je m'opposerai à ce que le ministre des Travaux publics aille plus loin avec ses crédits, jusqu'à ce qu'il ait obéi aux ordres de la Chambre. Mais en raison de l'entente que nous avons eue avec le ministre des Finances, je ne m'opposerai pas à la discussion des crédits supplémentaires. Mais j'avertis bien le ministre que lorsque nous arriverons aux autres chapitres, il éprouvera de la difficulté à faire accepter ses crédits, s'il ne se conforme pas aux instructions de la Chambre. J'ai l'idée qu'il se moque un peu de la Chambre.

L'hon. M. PUGSLEY: Je suis très surpris que mon honorable ami puisse avoir un seul instant cette idée. J'exprime mes remerciements à mon honorable ami pour ne pas soulever d'objection en ce moment:

Parlement—constructions nouvelles et réparations, montant complémentaire nécessaire, $40,000.

L'hon. M. PUGSLEY: Cette somme est nécessaire pour l'exécution des travaux accordés à l'entreprise relativement aux édifices du Parlement, jusqu'au 31 courant. Ces travaux comprennent les constructions nouvelles et les réparations qui sont bien connues des honorables députés. Cette somme comprend aussi la construction d'un nouvel étage et d'un toit dans la tour qui forme partie de la présidence de la Chambre. La somme totale payée s'élève à $244,366.66 pour la nouvelle construction et il reste dû un montant de $126,321.01. On doit encore une somme de $4,867.32 pour l'ancien édifice, ce qui fait en tout $131,188.33. Le crédit que nous demandons maintenant est destiné à compléter les paiements exigibles le 31 mars.

L'hon. M. FOSTER: Cette somme est destinée entièrement aux modifications et aux annexes à l'édifice?

L'hon. M. PUGSLEY: Oui et elle comprend un montant important pour l'ancienne construction.

L'hon. M. FOSTER: Quelle sera la dépense totale?

L'hon. M. PUGSLEY: La dépense totale sera de $447,732.04.

L'hon. M. FOSTER: Sur cette somme, combien servira à payer l'ameublement?

L'hon. M. PUGSLEY: On a payé pour réparations aux fenêtres, bois, quincaillerie, peintures, tapis, paillassons, $40,555. Pour ameublements, cheminées, fournitures, tapisseries, vaisselle, argenterie, etc., $313.88 et on doit encore $9,282.85.

L'hon. M. FOSTER: Le total s'élèvera à un peu moins de $10,000?

L'hon. M. PUGSLEY: Oui.

L'hon. M. FOSTER: C'est pour le dessus, le dessous, le tour et tout le reste; c'est la fin finale?

L'hon. M. PUGSLEY: Cela comprend tout.

Ottawa.—Monnaie royale. Affinerie, maison du garde, barrières, etc., $6,300.

M. MACDONELL: Le comité a droit, je pense, à un peu plus d'informations quant au fonctionnement de cette entreprise coûteuse connue sous le nom de la Monnaie. Cette institution n'a pas fait ses frais, n'a été pour l'Etat la source d'aucun revenu. Le moins qu'on puisse exiger c'est qu'elle fasse ses frais, et même qu'elle donne de légers bénéfices. Elle devrait gagner de l'argent comme le font les institutions correspondantes d'autres pays. Il y a lieu de noter certaines circonstances curieuses à l'égard du fonctionnement de ce département de l'administration. Le ministre devrait expliquer comment il se fait que dans le cours de l'année civile 1907, celle qui a précédé l'inauguration de l'hôtel de la Monnaie, le Gouvernement a cru devoir importer, de la Monnaie royale d'Angleterre, au delà d'un million de dollars en argent.

L'hon. M. PUGSLEY: J'ai fait avertir l'honorable ministre des Finances (M. Fielding), car les questions de l'honorable député ont trait au département des Finances; il sera ici dans quelques instants. En attendant, je vais expliquer les détails de ce crédit de $6,300. Il est destiné à solder le reliquat de la dépense pour matériaux fournis en vue de la construction de l'hôtel de la Monnaie: la maison du garde, barrières, etc. Ceci est pour ferronnerie, fournitures électriques, balances et d'une manière générale matériel pour la Monnaie. La somme totale requise pour solder les comptes en main s'élève à $6,190.71. Nous demandons $6,300. J'ai ici un état détaillé des comptes dont je vais donner communication au comité, si on le désire.

L'hon. M. FOSTER: Relativement à cette somme?

L'hon. M. PUGSLEY: Oui. Il est dû pour ferronnerie aux maisons Workman, McDougall Hardware, Charleson, et Butter-

worth, $350.26; pour fournitures électriques, $1,392.80. Nombre d'autres comptes sont payables pour matériel de pesage, etc., au montant de $1,908.70; enfin dix ou douze comptes pour de petites sommes, le tout formant, $6,190.71.

M. MACDONELL: Je crois qu'il doit être déposé un rapport à ce sujet, et qu'il va probablement être présenté une motion. Dès lors, le crédit pourrait être réservé pour examen ultérieur.

L'hon. M. PUGSLEY: J'y consens.

L'hon. M. FOSTER: Combien a-t-il été dépensé en tout sur la Monnaie jusqu'aujourd'hui?

L'hon. M. PUGSLEY: Jusqu'au 31 décembre dernier, la dépense a été de $530,233.88, y compris l'emplacement.

L'hon. M. FOSTER: Et combien reste-t-il à payer?

L'hon. M. PUGSLEY: La somme de $6,190.71.

Bâtiments publics du Nouveau-Brunswick: station de quarantaine de Saint-Jean, île aux Perdrix, conduites d'eau, etc., somme additionnelle, $6,200.

L'hon. M. FOSTER: De quoi s'agit-il?

L'hon. M. PUGSLEY: D'ouvrage relatif à l'installation des conduites d'eau. Les travaux ont été exécutés sous la direction de l'ingénieur local à Saint-Jean. Depuis la pose des tuyaux en premier lieu, il s'est déclaré plusieurs fuites et il a fallu faire beaucoup de réparations. Comme l'honorable député le sait, l'île aux Perdrix est à quelque distance de la terre ferme, et ces tuyaux ont été posés sur le fond de la baie.

L'hon. M. FOSTER: Et se relient à l'aqueduc de Saint-Jean?

L'hon. M. PUGSLEY: Oui.

L'hon. M. FOSTER: Quelle a été la dépense totale de ce chef?

L'hon. M. PUGSLEY: Les comptes suivants ont été payés:

Avant—		
1904	creusage	$ 4,067 74
1904-1905	"	8,299 73
1905-1906	"	20,920 15
1906-1907	"	13,000 29
1907-1908	"	8,796 89
1908-1909	au 3 janvier..	7,652 72

Puis, il y a un paiement de $2,400 fait à Harvey-Ring, pour pertes subies dans l'utilisation de son parc à poisson par suite de l'installation de ces tuyaux. Sa réclamation a fait le sujet d'une enquête de la part du département, et comme résultat de cette enquête il a été décidé de lui payer ce montant. Cela fait un total de $65,132.72.

L'hon. M. FOSTER: Je prie le ministre de dire ce qu'il a obtenu en retour de cette dépense?

L'hon. M. PUGSLEY: Nous avons un approvisionnement d'eau fraîche.

L'hon. M. FOSTER: Ce n'est pas cela que je demande. Dites-nous ce que vous avez eu.

L'hon. M. PUGSLEY: Il a été creusé une tranchée depuis la terre ferme jusqu'à l'île aux Perdrix, et les tuyaux ont été déposés au fond de cette tranchée. Puis, sur la terre ferme, il a été installé des tuyaux reliant ces conduites à celles de la ville.

L'hon. M. FOSTER : A quel endroit?

L'hon. M. PUGSLEY : A partir de la rue Saint-Jean, dans la paroisse de Lancaster, attenante à la ville.

M. CROCKET : Ce travail a-t-il été exécuté à l'entreprise ?

L'hon. M. PUGSLEY : Non, en régie. L'eau se rend à l'île dans un tuyau en fonte se reliant au tuyau principal de l'aqueduc de la ville à la rue Saint-Jean, Lancaster, passant par Fort Dufferin et de là traversant à l'île aux Perdrix.

L'hon. M. FOSTER : Dans des tuyaux à fleur de terre ?

L'hon. M. PUGSLEY: Bien entendu, le tuyau principal allant d'un bâtiment à l'autre se trouve sous terre. Il se trouve un grand nombre de bâtiments sur l'île aux Perdrix. Puis nous avons les conduites ordinaires dans les divers bâtiments.

M. CROCKET : Est-ce la fin des crédits pour ce service ?

L'hon. M. PUGSLEY: Oui, à moins qu'il n'arrive quelque accident ; par exemple, si les tuyaux se crevaient.

L'hon. M. FOSTER : Le ministre connaît-il la longueur et le diamètre des tuyaux ?

L'hon. M. PUGSLEY: Non, je n'ai pas ce renseignement sur moi.

M. CROCKET : Le département a-t-il fait l'estimation de la dépense avant d'entreprendre ce travail ?

L'hon. M. PUGSLEY : L'architecte en chef n'a pas d'estimation en main ; le travail a été exécuté sous la direction de l'ingénieur à Saint-Jean ; l'architecte en chef n'a en sa possession aucune note à cet égard.

M. CROCKET : Un travail de cette importance a été exécuté en régie ?

L'hon. M. PUGSLEY : Nous avons eu beaucoup de réparations à faire aux tuyaux où il se déclarait de temps à autre des

fissures et des fuites, et le travail de réparation a été exécuté en régie d'année en année.

M. CROCKET: Qui était le contremaître ?

L'hon. M. PUGSLEY : Je n'ai pas ici le nom du contremaître. Il y a déjà quelques années de cela. Je me procurerai le nom des divers contremaîtres qui se sont succédés dans le cours des travaux de construction et de réparation.

M. CROCKET: Nous aimerions à les connaître.

M. BLAIN: Quand ce travail a-t-il été entrepris?

L'hon. M. PUGSLEY: En 1903 ou 1904.

M. BLAIN: Je ne vois pas que le ministre puisse trouver d'excuse pour avoir entrepris des travaux du prix de $65,000, sans inviter la concurrence et sans même obtenir du département une estimation de la dépense. L'honorable ministre ne se rend-il pas compte que l'exécution de ces travaux a été le prétexte de nombreuses contributions en faveur de son parti dans la ville de Saint-Jean?

L'hon. M. PUGSLEY: L'honorable député ne m'a pas compris. J'ai dit que l'ingénieur en chef n'était pas en mesure de donner l'estimation, n'avait pas de données positives à ce sujet, parce que ces travaux avaient été exécutés sous la direction de M. Shewan, ingénieur du département à Saint-Jean; mais je pense bien qu'il a été fait une estimation et qu'elle se trouve consignée dans les archives de mon département. Comme cette estimation a été faite il y a trois ans, ou peut-être cinq ans même, je n'en ai pas de note sur moi, mais, je ferai faire des recherches à son sujet, si l'honorable député le désire.

L'hon. M. HAGGART: Comment se fait-il que le département de l'auditeur général ait laissé passer un paiement de $65,000 pour des travaux exécutés en régie, contrairement à la loi? Celle-ci déclare que tout travail excédant un certain chiffre de dépense sera exécuté à l'entreprise, et le département de l'auditeur général a fait preuve de beaucoup de négligence s'il a permis un paiement de cette nature en contravention directe à la loi.

L'hon. M. PUGSLEY: L'honorable député a tort de prétendre que c'était là un paiement en contravention à la loi. Je reconnais bien que si j'avais à exécuter ce travail aujourd'hui, et si je prévoyais que la dépense atteindrait pareil chiffre, je considérerais de mon devoir de faire appel à la concurrence et de faire exécuter le tout à l'entreprise; mais les travaux ont été commencés il y a à peu près cinq ans, et personne ne prévoyait que la dépense serait aussi lourde. Les travaux ont été poursuivis d'année en année, et il s'est produit des fissures dans les tuyaux.

L'hon. M. HAGGART: Si les travaux ont été commencés il y a cinq ou six ans, le ministre n'en est pas moins responsable en qualité d'héritier.

L'hon. M. PUGSLEY: Oui. Mais bien entendu, la loi n'est pas aussi impérative que l'honorable député le prétend. Dans certains cas, aux termes du statut, on est libre de faire exécuter les travaux à la journée. Je suppose que dans le temps on a jugé préférable de les faire exécuter de cette manière.

L'hon. M. HAGGART: Alors, d'après l'interprétention nouvelle que le ministre fait de la loi, il lui appartient de décider si les travaux doivent être exécutés à l'entreprise ou à la journée. Je n'ai jamais entendu exprimer de doute quant à l'interprétation à faire du statut; on n'est exempté de se conformer à ses dispositions que lorsque les travaux sont d'une telle nature qu'il soit impossible de les faire exécuter à l'entreprise; et en pareil cas, on est tenu d'obtenir l'autorisation du conseil et de faire connaître les circonstances nécessitant l'émission d'un tel décret. Je ne vois pas qu'il ait été émis de décret en conseil dans le cas actuel et on ne donne aucune raison légitimant l'exécution des travaux en régie.

L'hon. M. FOSTER : Ce crédit est des plus instructifs. Il s'agissait simplement de poser une longueur de tuyau suffisante pour relier les conduites d'eau de la ville de Saint-Jean, à l'île aux Perdrix qui n'est pas très éloignée. Il fallait une certaine qualité et une certaine quantité de tuyaux, ainsi que le creusage, sur la terre ferme, d'un fossé assez profond pour mettre ces tuyaux à l'abri de la gelée, et, au fond de la baie entre la terre ferme et l'île aux Perdrix, l'ouverture d'une tranchée pour recevoir ces tuyaux. Sur l'île aux Perdrix, il n'y avait plus qu'à distribuer l'eau dans un certain nombre de constructions au moyens de conduites d'un faible diamètre.

L'hon. M. PUGSLEY: Toujours dans la roche vive, naturellement.

L'hon. M. FOSTER: Pour ce travail on a dépensé jusqu'aujourd'hui, $65,000. Autant que nous sachions aucune estimation n'a été préparée, on n'a pas demandé de soumissions, il n'y a pas eu d'adjudication, il n'existe aucun décret du conseil autorisant le ministre à faire exécuter ces travaux en régie, au lieu de les donner à l'entreprise et cependant il a été dépensé bien au delà de $5,000 chaque année. Les dépenses des différentes années s'élèvent à $8,000, $21,000, $13,000, $18,000, $7,000 et on nous demande maintenant $6,200.

J'ignore si cette dernière somme est comprise dans celle de $7,000, mais il est clair que le ministre a violé la loi, que lui et

son prédécesseur se sont mis au-dessus de la loi et ont agi à leur guise, en dépit d'une disposition expresse de la loi. Dans chacune de ces années, ils ont dépensé plus de $5,000 sans y être autorisés par un décret, qui était la seule procédure régulière à suivre, en supposant qu'il y eut des raisons suffisantes pour motiver l'adoption de ce décret.

Je considère que toute cette affaire doit être discutée plus à fond qu'elle ne l'a été. Le ministre a fait remarquer, incidemment que la rupture des conduites a causé beaucoup d'ennuis au département. En prenant les précautions nécessaires, il aurait été facile d'acheter des conduites de bonne qualité et de les poser de manière à ce qu'il n'y eût pas de rupture, la même année ou l'année suivante, ou du moins la première année qu'elles furent mises en service. On aurait évité ces accidents en prenant les précautions ordinaires dans le choix et la pose des conduites. On n'a pas demandé de soumissions pour ces travaux en violation directe de la loi.

L'hon. M. PUGSLEY: Mon honorable ami admettra qu'il n'aurait pas été possible d'en demander pour faire les réparations, puisqu'on n'en connaissait pas le prix.

L'hon. M. FOSTER: Personne n'aurait protesté contre cela.

L'hon. M. PUGSLEY: Je n'ai aucune objection à une enquête et je crois que les comptes des différentes années ont été examinés tous les ans par le comité des comptes publics.

M. CROCKET: De qui a-t-on acheté ces conduites; quelles sommes ont été dépensées pour la main-d'œuvre et pour les matériaux; les conduites ont-elles été achetées sur soumissions?

L'hon. M. PUGSLEY : Je fournirai ces renseignements la prochaine fois que la Chambre se formera en comité.

M. BLAIN : Est-ce la coutume, dans le département, d'obtenir une autorisation du conseil des ministres pour construire des travaux publics, ou est-ce une exception?

L'hon. M. PUGSLEY : J'ignore ce qui se faisait sous mes prédécesseurs. Actuellement la règle est de demander des soumissions, mais dans certains cas, même si la dépense doit dépasser $5,000, si l'ingénieur ou l'architecte du département croit qu'il est préférable, dans l'intérêt public de faire exécuter les travaux en régie, le département adresse au conseil une demande exposant les raisons, et si le conseil les approuve, il autorise le département à exécuter les travaux.

M. BLAIN : Depuis que mon honorable ami est ministre des Travaux publics, a-t-il obtenu quelques-uns de ces décrets du conseil?

L'hon. M. PUGSLEY : Oui, quelques-uns.

M. CROCKET : La loi ne dit-elle pas que dans tous les cas, lorsque la dépense doit excéder $5,000, il faut demander des soumissions, excepté lorsqu'il y a urgence?

L'hon. M. PUGSLEY : Non; les exceptions ne sont pas limitées aux cas d'urgence. Je crois que la loi mentionne trois catégories d'exceptions. Si le ministre, avec l'approbation du conseil, est d'opinion que les travaux peuvent être mieux exécutés en régie, la loi le permet.

Saint-Jean, pavillon des immigrants, installation et ameublement de la tour Martello pour servir d'hôpital et refuge provisoire, etc., $2,000.

L'hon. M. PUGSLEY : Ce crédit est en grande partie affecté à l'achat de lits et autres ameublements propres aux hopitaux.

M. CROCKET : Est-ce le premier qui est demandé pour cette fin?

L'hon. M. PUGSLEY : C'est le premier crédit spécial, mais je crois qu'une certaine somme a été dépensée l'an dernier.

M. CROCKET: Ce qui a déjà été dépensé et le présent crédit seront-ils suffisants pour payer tout l'ameublement?

L'hon. M. PUGSLEY: Oui.

M. CROCKET: Quel est le coût de l'édifice?

L'hon. M. PUGSLEY: Nous ne l'avons pas acheté. Il est loué à raison de $1,673.50 par année.

M. CROCKET: De qui?

L'hon. M. PUGSLEY: De MM. Brennan. C'était autrefois un grand hôtel, connu sous le nom d'hôtel Martello.

Grosse-Ile.—Station de quarantaine—Appareil de désinfectation, bâtiment compris, $1,800.

L'hon. M. PUGSLEY: Ce crédit complétera toute la dépense.

M. AMES: Quel système emploie-t-on?

L'hon. M. PUGSLEY: Le système français; on appelle l'appareil "La laveuse-désinfecteuse Dehaître".

M. AMES: Est-il portatif ou stationnaire?

L'hon. M. PUGSLEY: Il est installé sur une fondation fixe. Nous avons aussi une désinfecteuse à la formaldéhyde.

M. AMES: Est-elle importée?

L'hon. M. PUGSLEY: C'est un appareil français qui a été importé directement.

M. AMES: A-t-on payé une commission à un agent canadien?

L'hon. M. PUGSLEY: Nous l'avons importé directement, sans payer d'intermédiaire

Montréal.—Entrepôt de vérification (ancien) —Nouvelle toiture, réfection des monte-charge, réparations, etc.—Pour payer l'intérêt accru à 5 p. 100 par année sur les paiements arriérés des comptes présentés par Jos. Thibault pour matériaux fournis et ouvrages faits, $500.

M. AMES: Pourquoi le paiement a-t-il été retardé?

L'hon. M. PUGSLEY: L'édifice a été endommagé par un incendie et nous avons dû faire des réparations immédiatement; nous n'avions pas de crédits disponibles pour payer les entrepreneurs.

M. AMES: Le Gouvernement n'était-il pas en état de se procurer une somme suffisante pour payer Jos. Thibault, au cours des travaux?

L'hon. M. PUGSLEY: Mon honorable ami ignore-t-il que je pourrais avoir $10,000,000 à ma disposition, pour différentes constructions, mais que si je dois $10 pour un ouvrage pour lequel aucun crédit n'a été voté, je ne puis le payer.

M. AMES: Alors, le ministre a ordonné les travaux, sans avoir l'argent à sa disposition.

L'hon. M. PUGSLEY: L'édifice a été endommagé par un incendie et ces réparations étaient urgentes. J'avais un certain crédit disponible, mais il n'était pas suffisant.

Citadelle de Québec.—Appartements du Gouverneur général, réparations, ameublement, etc., crédit supplémentaire, $11,600.

L'hon. M. PUGSLEY: Ce crédit représente le solde dû sur les modifications et améliorations faites pour recevoir Son Altesse Royale le Prince de Galles, pendant les fêtes du tricentenaire.

M. URIAH WILSON: Combien cela a-t-il coûté en tout?

L'hon. M. PUGSLEY: Environ $36,000.

M. SAM. HUGHES: Le ministre peut-il donner ces détails. Je ne suis pas opposé aux dépenses raisonnables, mais je ne comprends pas qu'on ait pu dépenser $36,000. On dirait que certains écumeurs ont profité de ces fêtes, comme cela arrive souvent, pour se livrer au pillage.

L'hon. M. PUGSLEY: Pas dans ce cas-ci. Je puis donner des détails. Menuiserie et plomberie, allonge, du côté du fleuve, pour une salle de bain et chambres pour les domestiques, $6,000; murage d'une porte entre l'appartement du Gouverneur général et les quartiers des officiers, $75; réparation du toit de la chambre à coucher de son Excellence, $50; nouveau portique, à l'entrée principale, $300; pour renouveler le plancher de la terrasse, $800; pour changer la place de la cave à vin, $25; réparations aux fenêtres et volets, $100; salle de bain, près des quartiers des officiers, $25; installation d'un bain dans la pièce voisine de la chambre à coucher de son Excellence, $275; égouts, $500. Cet item des égoûts nous a causé beaucoup d'ennuis. Nous avons dû faire un travail très munitieux, pour nous conformer aux exigences de ceux qui étaient chargés de préparer la réception de Son Altesse Royal. Peinturage des fenêtres et des portes, $250; tapisserie dans les chambres à coucher, $100. Je lis en ce moment les estimations de l'architecte en chef qui a fait un examen munitieux de tous ces travaux.

M. URIAH WILSON: Ces travaux n'ont-ils pas été faits?

L'hon. M. PUGSLEY: Oui.

M. WILSON: Pourquoi alors ne pas donner les prix exacts?

L'hon. M. PUGSLEY: Lorsque plusieurs item ont été adjugés au même entrepreneur, les comptes ne donneraient que le prix global, et je tiens à donner tous les détails pour que la Chambre puisse dire si nous avons fait plus que ce qui était raisonnable. Tapis dans six chambres à coucher, 40 verges dans chacune, $660; tapis dans la salle de devant, $100; tapis dans le cabinet de travail, $100; tapis dans le salon, $300; rideaux dans six chambres à coucher, $300, dans six autres, $150; couverture en perse de cinq sofas, un canapé et six fauteuils, $225.

M. SAM. HUGHES: Que sont devenus ces fauteuils et ces sofas?

L'hon. M. PUGSLEY: Ils sont tous là. Couchettes en cuivre et renouvellement de l'ameublement dans quatre chambres à coucher, $500 chacune; table à écrire, dans le cabinet de travail de Son Excellence, $100; deux tables dans le cabinet de travail, sur le devant, $150 ; fourneau et poèle à gaz dans le laboratoire, $120; chaises dans la salle à manger, $680; installation et tuillage d'une salle de bain pour Son Altesse Royale, $1,400 ; réparations aux anciens meubles, $150; nouvelles fenêtres, $150.

Nous avons aussi transporté l'escalier ailleurs et fait des changements au rez-de-chaussée, pour des miroirs, des glaces biseautées et autres, $1,275; plomberie, etc., $500 ; plancher en béton au-dessous des cabinets d'aisance, $350; réchaud pour eau chaude, raccordements, etc., $200; nettoyage des écuries, $100; installation du garage à automobile, $500.

J'ai dit que je donne là l'estimation faite par l'architecte en chef qui est allé à Québec où il a fait des lieux un examen aussi minutieux que possible. Le comité

se rappellera qu'il a fallu exécuter les travaux quelque peu à la hâte. Nous en avons donné à l'entreprise autant que nous avons pu, mais il en est une partie qu'il a été impossible de faire exécuter ainsi. Ils ont coûté quelque $7,000 de plus que les prévisions de l'architecte. D'après l'estimation de ce dernier, ils devaient coûter $25,000, tandis qu'ils reviennent réellement à $32,000. Comme il reste encore d'autres comptes au montant de $4,000, le chiffre total de la dépense est donc d'environ $36,000.

Je n'ai pas par devers moi les données indiquant dans quelle proportion chacun de ces chefs de dépense excède le coût estimatif.

M. URIAH WILSON: Ces renseignements me suffisent.

L'hon. M. FOSTER: Qui surveillait l'exécution des travaux?

L'hon. M. PUGSLEY: M. Hutchison, directeur des travaux à Rideau Hall. Il s'est transporté à Québec pour y surveiller de près l'exécution des travaux.

M. EDWARDS: Ai-je bien compris que la somme de $10,000 a été entièrement consacrée à l'agrandissement des cabinets?

L'hon. M. PUGSLEY: L'un des item que j'ai mentionnés, celui de $6,000, était destiné à l'annexe comprenant les salles de bain et les chambres de domestiques. Nous avons fait soumissionner les travaux et en avons fait adjuger l'entreprise au plus bas soumissionnaire, dont l'offre était de $6,800.

M. BLAIN: Quelle partie de ces $36,000 a été dépensée après adjudication par voie de soumissions?

L'hon. M. PUGSLEY: Mon honorable ami constatera qu'une grande partie de la dépense est représentée par l'ameublement que nous n'avons pas fait soumissionner. M. Hutchison fut chargé de s'informer des prix auprès des divers marchands et fournisseurs et d'acheter de ceux dont les prix étaient les plus bas.

M. J. D. REID: Comment se fait-il que le coût des travaux publics excède invariablement les estimations de l'achitecte en chef? Depuis que j'occupe un siège à la Chambre, je ne sais guère d'édifice public dont le coût n'ait excédé du quart et même du double l'estimation de l'architecte. C'est un état de choses propre à induire le comité en erreur au moment où il est appelé à voter les crédits. Il s'agit en ce moment d'ouvrir des crédits destinés à l'érection de bâtiments publics dans les diverses parties du Dominion, et nous constaterons l'an prochain qu'ils coûtent plus cher que l'architecte n'a prévu. Il me semble que l'architecte du ministère mérite d'être blâmé quand il fait dire au ministre que certains travaux pourront s'exécuter à un prix donné et que nous constatons, lorsqu'il est trop tard, qu'il s'est trompé.

On dit que le ministre des Travaux publics va faire construire une maison de rapport divisée en appartements. J'en suis bien aise, car on a besoin de ces sortes de maisons à Ottawa. J'ai lieu de croire qu'il aura soin de veiller à ce que le coût des travaux n'excède pas l'estimation de l'architecte, sinon quelqu'un devra être tenu responsable de l'erreur. Pour qu'un architecte fasse une estimation aussi basse des dépenses, il faut que quelque chose cloche au sein du ministère. Si l'architecte devait continuer à induire le comité en erreur à propos de chaque nouvelle entreprise de travaux publics mieux vaudrait se dispenser de ses services.

L'hon. M. PUGSLEY: J'espère que l'honorable député (M. J. D. Reid) n'entend pas se montrer injuste à l'égard de l'architecte en chef; néanmoins ce qu'il vient de dire est de nature à lui faire un tort considérable. Mon honorable ami se rend-il compte de la gravité des paroles qu'il vient de prononcer? Il dit qu'on n'a jamais vu de cas où les dépenses n'aient excédé l'estimation de l'architecte en chef, ce en quoi il se trompe du tout au tout.

M. J. D. REID: Citez-moi un seul cas.

L'hon. M. PUGSLEY: L'honorable député prétend que dans le cas dont il s'agit ici le coût de l'entreprise excède du quart l'estimation de l'architecte. Il ne se trompe que du double. Le coût estimatif était de $6,000; si on l'eût excédé d'un quart, le prix de revient des travaux serait de $7,500. A vrai dire, ils ont coûté $6,809.

M. J. D. REID: Le ministre n'a-t-il pas dit que les travaux, d'après l'estimation, devaient être exécutés à raison de $25,000, et qu'ils reviennent à $32,000?

L'hon. M. PUGSLEY: Le tout compris.

M. J. D. REID: Je parle de l'entreprise en entier.

L'hon. M. PUGSLEY: Autre preuve que l'honorable député fait erreur: d'après l'estimation de l'architecte en chef, le musée devait coûter $1,250,000. Nous avons fait soumissionner l'entreprise, et l'offre la plus basse était de $950,000, c'est-à-dire de $300,000 au-dessous de l'estimation de l'architecte en chef.

M. OSLER: Ce qui est tout aussi détestable.

L'hon. M. PUGSLEY: L'honorable député (M. J. D. Reid) prétend que l'estimation est toujours inférieure au coût réel; dans ce cas-là, elle l'excède de $300,000.

M. HUGHES: Le musée est-il terminé?

L'hon. M. PUGSLEY: Non, mais l'entrepreneur termine les travaux qui lui ont

été adjugés à raison de $950,000, et je dois dire qu'il les exécute de façon satisfaisante et digne d'éloge. Au cours de l'année dernière, je me suis passé la fantaisie de comparer les estimations de l'architecte en chef aux soumissions les plus basses que nous avons reçues à différents temps; ce qui m'a frappé, c'est que dans la plupart des cas, le chiffre prévu à l'estimation est à très peu de chose près égal à celui de l'offre la plus basse, à moins qu'il ne l'excède quelque peu. Si l'honorable député est membre du comité des comptes publics, qu'il se reporte aux travaux mis en adjudication au cours de l'année dernière: il restera surpris et je suis sûr qu'il jugera convenable de retirer l'imputation qu'il vient de faire à l'égard de la compétence de l'architecte en chef.

M. J. D. REID : Je ne retire pas une seule de mes paroles. Voici des années que j'occupe un siège en cette Chambre, et j'ai pu constater que le coût des travaux publics excède invariablement l'estimation qui en est faite et sur laquelle le ministre se fonde pour se faire ouvrir les crédits nécessiares.

Voyons ce qui en est de ce musée. Le ministre peut-il me dire ce que l'on a payé à compte de l'entreprise ? Il prétend que cette entreprise a été adjugée à un prix inférieur à l'estimation de l'architecte en chef.

L'hon. M. PUGSLEY: Nous avons payé les comptes provisoires relatifs à cette entreprise en faisant une retenue de 10 pour 100, et quand les travaux seront terminés, ils coûteront $950,000.

M. REID: Il n'y aura pas de suppléments ?

L'hon. M. PUGSLEY : Pas que je sache. M. Goodwin exécute en ce moment, à raison de $950,000, les travaux compris dans l'estimation de l'architecte en chef et qui ont été mis en adjudication. Je ne dis pas, remarquez bien, que ce prix de $950,000 n'est pas sensiblement inférieur à ce que coûtera vraisemblablement l'entreprise; car la soumission suivante excédait de $300,000 ou $50,000 celle de M. Goodwin et se rapprochait beaucoup de l'estimation de l'architecte en chef. Quant à M. Goodwin, il est à terminer les travaux prévus à son contrat.

M. REID : Quand il s'agit d'un édifice de l'importance de ce musée, l'architecte devrait pouvoir faire une estimation embrassant tout ce qui se rattache au bâtiment, afin qu'il ne reste plus de travaux supplémentaires à faire exécuter quand l'entrepreneur livre l'édifice. Mais dans chaque cas, pour permettre à l'entrepreneur de se dédommager, de réaliser des profits illégitimes on fait exécuter des travaux supplémentaires, bien que l'estimation de l'architecte soit censée embrasser toutes choses ; dans chaque cas le coût des travaux excède le chiffre prévu à l'estimation première. Ce musée qui, au dire du ministre, ne doit pas coûter plus de $950,000 . . .

L'hon. M. PUGSLEY: L'édifice même?

M. REID: Tout ce qui doit y être exécuté. Si je ne me trompe, l'estimation qui fut faite d'après les plans était censée embrasser l'édifice tout entier, tous les travaux à exécuter. Quand le tout sera terminé, on pourra constater si le ministre dit vrai ou non. Je ne crains pas de dire que lorsque les travaux seront entièrement terminés et que tous les comptes figureront au rapport de l'auditeur général, on constatera qu'ils vont coûter beaucoup plus qu'on ne prétend. Il paraît qu'il va falloir exécuter des travaux supplémentaires, etc. Quand on fait l'estimation du coût d'un édifice public, elle doit assurément comprendre tous les travaux à exécuter.

Chaque fois que le Gouvernement fait ériger un édifice quelconque, pourquoi faut-il qu'il y ait des travaux supplémentaires qui augmentent du quart ou de la moitié le chiffre de la dépense? Le ministre peut-il me signaler un seul cas où l'érection d'un édifice public n'a pas été accompagnée de suppléments, où les travaux n'ont pas coûté plus qu'il ne fallait? Jamais un simple particulier ne songerait à faire ériger un bâtiment quelconque se sachant menacé de travaux supplémentaires comme ceux qui nous restent invariablement à faire exécuter en chaque cas.

Je ne rétracte pas un seul mot de ce que j'ai dit. Ce n'est pas seulement au ministère des Travaux publics, mais dans tous les départements que l'on voit de ces suppléments énormes se greffer sur l'estimation première. Je dis qu'il trompe le comité, qu'il trompe les membres de la Chambre le ministre qui vient de nous affirmer que certaine entreprise doit s'exécuter à un prix déterminé, pour nous annoncer par la suite que certaines dépenses imprévues, certains travaux supplémentaires font que l'on excède du quart ou de la moitié, qu'on double même le coût prévu à l'estimation première.

Je dis qu'un ministre devrait obliger son architecte à dire ce que doit coûter cet édifice, et si l'architecte n'est pas assez versé dans son art pour dresser des plans et un cahier des charges embrassant tous les travaux se rattachant à cet édifice, de façon qu'il n'y ait pas de travaux supplémentaires à faire exécuter par la suite, c'est qu'il n'est pas digne d'occuper sa charge.

L'hon. M. PUGSLEY: Voilà que l'honorable député déplace le terrain de la discussion. Il a commencé par reprocher à l'architecte en chef d'avoir fait une estimation erronée, donnant évidemment à en-

tendre par là qu'il n'était pas capable d'établir le coût estimatif de l'édifice; il prétend maintenant que tous ces suppléments divers—appareils de chauffage, plomberie, fils électrique et éclairage devraient être compris dans l'estimation de l'architecte en chef.

M. REID: Je n'ai jamais dit cela.

L'hon. M. PUGSLEY: Mais si l'honorable député prétend maintenant que l'on voit souvent les suppléments de cette sorte grossir le coût de l'édifice basé sur l'estimation première. La réputation de l'architecte n'est pas en jeu en pareil cas; c'est une question qui appartient au ministre de régler comme bon lui semble et conformément au programme arrêté par le ministère.

Lorsque le ministre lui dit de préparer dès le début ses plans et ses devis de manière à tout inclure dans les soumissions, le chauffage, les fils électriques, l'éclairage et les garnitures de toutes sortes, l'architecte en chef obéit à ces instructions et y conformé ses avis d'adjudication. Je puis dire à mon honorable ami qu'à mes yeux il convient de suivre cette ligne de conduite, autant que faire se peut, et que, depuis que je suis ministre, après avoir pris l'avis du sous-ministre, j'ai désiré qu'à l'avenir, comme je l'ai déjà fait plusieurs fois, j'inclurais tout dans les avis d'adjudication et que le contrat mentionnerait tout ce qui a trait à l'édifice, afin que tout soit achevé, les calorifères, la plomberie, les canalisations électriques, les garnitures et le reste, au moment où l'entrepreneur nous remettra l'édifice.

En ce qui concerne le musée, l'honorable député fait complètement erreur lorsqu'il déclare que le coût ne sera pas conforme à l'estimation de l'ingénieur en chef. Celui-ci a calculé que l'édifice, tel que l'entrepreneur le construit aux termes de son contrat, coûtera $1,250,000.

M. J. D. REID: Y a-t-il des ouvrages de surcroît?

L'hon. M. PUGSLEY: Que veut dire l'honorable député? Parle-t-il des calorifères, des canalisations électriques, des garnitures?

M. J. D. REID: Non; je parle du premier marché. Y a-t-on ajouté quelque chose?

L'hon. M. PUGSLEY: Non; le premier marché n'a pas été modifié; on n'y a rien ajouté. Il y aura d'autres travaux à faire; il faudra poser les fils électriques, la plomberie, creuser des égoûts probablement. Mais il n'y aura pas d'ouvrages de surcroît dans le sens que le propriétaire et l'entrepreneur attribuent ordinairement à cette expression lorsque le marché a été modifié ou qu'on a oublié ou ajouté certaines choses. Lorsque le marché ne mentionne pas les calorifères, les canalisations électriques, les suspensions pour l'éclairage au gaz ou à l'électricité et qu'il faut se procurer ces objets plus tard, je ne considère pas que ce sont des ouvrages de surcroît. J'appellerais ainsi ce que nous sommes censés inclure dans le marché, mais qui a été oublié et qui doit être fourni subséquemment. Quant à désigner sous cette appellation les canalisations électriques, les calorifères et la plomberie, autant vaudrait appliquer cette désignation au mobilier que vous placerez plus tard dans votre maison. Si le marché n'en fait pas mention, ce ne sont pas des ouvrages de surcroît dans le sens que l'honorable député prête à cette expression.

M. J. D. REID: Dans le passé, lorsque la Chambre a ouvert différents crédits, on nous a dit que l'estimation comprenait les fils, les calorifères et le reste. En fin de compte, on s'est aperçu qu'elle ne les comprenait pas.

L'hon. M. PUGSLEY: Mon honorable ami se trompe à ce sujet.

M. J. D. REID: Je puis citer des exemples.

L'hon. M. PUGSLEY: Je ne le pense pas.

M. J. D. REID: Occupons-nous du musée. Si l'on n'a pas eu l'intention d'inclure les canalisations électriques et les calorifères, je ne considère pas que ce soient des ouvrages de surcroît; mais il y a eu de ces ouvrages qui étaient compris dans le premier marché et le coût d'un édifice a parfois dépassé du quart ou de la moitié la première estimation. Naturellement, nous ne pouvons encore rien dire du musée, mais l'an prochain nous saurons à quoi nous en tenir, car l'édifice sera achevé. Je suis bien aise que cette discussion ait eu lieu.

L'hon. M. PUGSLEY : Je suis bien aise que l'honorable député ne soit pas toujours déraisonnable.

M. J. D. REID : Je ne veux pas l'être. Le ministre déclare que cet édifice ne coûtera que le montant fixé pour le contrat, neuf cent mille et quelques dollars.

L'hon. M. PUGSLEY : Je parle de ce qui est compris dans le marché.

M. J. D. REID : Le ministre déclare qu'il n'y aura pas d'autres ouvrages que ceux que le marché mentionne. L'an prochain, nous verrons s'il y en a eu. D'ordinaire, on fait des changements, mais le ministre dit qu'il n'y en a pas eu et qu'il n'y en aura pas dans le présent cas; qu'en réalité, il n'y aura rien à payer en sus du prix mentionné dans le premier contrat,

$900,000, sauf pour les canalisations électriques et les calorifères.

L'hon. M. PUGSLEY: Je n'ai pas dit cela. J'ai déclaré que nous n'aurions rien de plus à payer pour les travaux mentionnés dans le contrat. On a modifié les plans de la tour, mais ce changement en a diminué le coût, au lieu de l'augmenter. Que l'honorable député me comprenne bien. Quant aux travaux exigés par les plans et les devis, je ne sache pas que le prix en sera augmenté.

M. J. D. REID : Les premiers plans du Musée ont-ils subi des modifications qui augmenteront le coût de l'édifice une fois achevé?

L'hon. M. PUGSLEY : Aucune.

M. J. D. REID : Eh bien, cela confirme ce que j'ai dit. Lorsque les comptes définitifs seront remis à l'auditeur général, il n'y aura rien à payer de plus que le prix des travaux énumérés dans le contrat.

L'hon. M. PUGSLEY : Aux termes du marché, mais que l'honorable député ne dise pas que la construction des égoûts et la pose des appareils d'éclairage à l'électricité sont comprises dans le marché.

M. J. D. REID: Les égoûts et le reste ne sont pas compris, mais le ministre déclare qu'on n'a pas modifié les plans ni le marché.

L'hon. M. PUGSLEY : On ne les a pas modifiés de manière à augmenter le coût de l'édifice.

M. J. D. REID : On n'a pas modifié les plans ni rien ajouté au Musée, de sorte qu'il est entendu que, lorsque les comptes définitifs seront payés, il n'y aura aucun supplément de prix à imputer sur cet édifice, sauf pour les fils électriques, les égoûts en quelque addition en dehors de l'édifice.

L'hon. M. PUGSLEY : En dehors de ce qui est compris dans le marché.

M. J. D. REID : Non, en dehors de l'édifice; ne parlons pas du marché.

L'hon. M. PUGSLEY : Est-ce l'honorable député qui donne des explications, ou est-ce moi?

M. J. D. REID: C'est vous.

L'hon. M. PUGSLEY: L'architecte en chef m'apprend que le marché n'a pas subi de modifications qui augmenteraient le coût de l'édifice, mais je ne considère pas que les travaux qui n'étaient pas compris dans le marché entrent dans la catégorie dont parle l'honorable député.

M. BARR: Est-ce le premier entrepreneur qui pose les canalisations électriques et la plomberie, ou bien ces travaux sont-ils adjugés à un autre?

L'hon. M. PUGSLEY: La plomberie est mentionnée dans le contrat.

M. BARR: Mais les canalisations électriques ne le sont pas?

L'hon. M. PUGSLEY: Non.

M. BARR: Ne doivent-elles pas être posées avant les enduits?

L'hon. M. PUGSLEY: Oui; elles le seront.

M. BARR: Alors, ces travaux ne sont pas encore adjugés?

L'hon. M. PUGSLEY: Non.

M. J. D. REID: Si je comprends bien, le contrat mentionnait le plâtrage, la plomberie et tout, sauf les canalisations électriques et les calorifères. Ai-je raison, ou bien comprenait-il aussi les canalisations électriques?

M. l'ORATEUR SUPPLEANT: Je regrette d'être obligé d'interrompre l'honorable député (M. J. D. Reid). L'article du budget en discussion a trait à la citadelle de Québec. Il est permis de parler du Musée pour se servir d'un exemple, mais il serait irrégulier de prolonger le débat sur ce sujet.

L'hon. M. PUGSLEY: Je serai bien aise de répondre à l'honorable député, si vous me le permettez, monsieur l'Orateur. Le contrat comprend la construction de l'édifice, la peinture, le plâtrage, la plomberie et tout, sauf les canalisations électriques, les calorifères, les accessoires et l'ameublement. Il y aura peut-être à ajouter des travaux de décorations. Les sculptures, s'il doit y en avoir, seraient du nombre de ces travaux.

M. J. D. REID: Je crois que le président a rendu une bonne décision au sujet de la discussion de ce crédit, mais de temps à autre, pendant l'adoption du budget, il est entendu qu'un item sera réservé pour fournir l'occasion de discuter les autres. Si on doit appliquer le règlement de manière à ne permettre de discuter que le crédit soumis à la Chambre, je crois qu'il vaut mieux qu'une entente intervienne pour réserver les item. L'autre soir, quand ces crédits ont été votés, le ministre a eu l'obligeance de dire que nous pourrions les discuter quand un crédit réservé viendrait sur le tapis. Je soutiens que si on applique le règlement, nous serons dans l'embarras lorsqu'on nous demandera d'adopter un crédit à cette condition-là.

L'hon. M. PUGSLEY: Je crois que ce qui a eu lieu c'est que l'honorable député a exprimé le désir de discuter la question des loyers des édifices d'Ottawa et celle des comptes de téléphone. Il a été con-

venu qu'il pourrait traiter ces sujets. Mais l'honorable député doit comprendre que, pendant l'examen du budget supplémentaire, il nous embarrasserait en discutant d'une manière générale la question d'un édifice qui n'est pas mentionné dans ce budget et au sujet duquel je n'aurais pas, actuellement, de renseignements à fournir au comité. Cependant, je donnerai volontiers à l'honorable député les informations concernant n'importe quel édifice, pourvu qu'il m'en avertisse d'avance. Je suis prêt à le renseigner au sujet des téléphones et des loyers.

M. J. D. REID: J'avoue que le ministre a raison mais, dans le premier cas, il doit admettre que c'est lui qui a parlé le premier, de musée et que, par conséquent, je ne suis pas responsable de cette discussion.

L'hon. M. PUGSLEY: J'en ai parlé pour me servir d'un exemple.

M. J. D. REID: M. le président m'a rappelé à l'observation du règlement parce je parlais du musée.
Ce n'est pas moi, mais l'honorable ministre, qui devrait être rappelé à l'ordre pour

L'hon. M. PUGSLEY: C'est parfait, maintenant.

Québec.—Hôpital des immigrants atteints du trachome et autres maladies analogues, dans le parc Savard.—Solde dû sur le contrat pour la construction d'égouts, de clôtures, de trottoirs, etc., $2,400.

L'hon. M. PUGSLEY: Le crédit est destiné au paiement de la balance due sur l'ouvrage qui y est spécifié. L'ouvrage est fait par Jinchereau et Lamonde, les plus bas soumissionnaires.

M. AMES: Quel est le chiffre de l'entreprise?

L'hon. M. PUGSLEY: $55,850.

M. J. D. REID: Combien avez-vous reçu de soumissions?

L'hon. M. PUGSLEY: Je n'en ai pas de mémoire.

M. AMES: Que devait-on faire pour cette somme de $55,850?

L'hon. M. PUGSLEY: L'édifice a deux étages, il est construit en briques, avec soubassement en pierre; il a 147 pieds de long sur 57 de large, abstraction faite des vérandas, qui ont dix pieds de large et dont l'une s'étend sur toute la longueur de la façade de l'édifice et sur toute la longueur d'une des extrémités du dit édifice. Les vérandas ont deux étages de haut. La véranda principale a une projection de 19 pieds sur 10. Le soubassement s'étend sous la véranda, qui est appuyée sur un solage de pierre. Le soubassement comprend une salle à manger, une cuisine, une buanderie, une pièce pour le combustible et la fournaise et un dépôt. Le rez-de-chaussée comprend des salles, des salons, une salle de bain, etc., et le premier étage, des salles, des appartements, des laboratoires, une salle d'opération, etc. La plus grande partie des matériaux dont se compose l'édifice sont à l'épreuve du feu.

M. PERLEY: Ce crédit va-t-il suffire au parachèvement des travaux?

L'hon. M. PUGSLEY: Oui.

M. PERLEY: Quel va être le coût total?

L'hon. M. PUGSLEY: $87,000, y compris l'emplacement.

M. PERLEY: Le ministre a dit que l'entreprise était de $55,850. Comment expliquez-vous la différence?

L'hon. M. PUGSLEY: La propriété Savard a été payée $14,000 et on a payé $5,000 une certaine étendue de terrain à part celle-là. Si l'on ajoute à cela le chauffage, etc., certains autres travaux concernant la salle d'opération, etc., des tuyaux d'égoût, qui coûtent $3,718, je pense que nous aurons formé le total mentionné plus haut.

M. AMES: L'entreprise de $55,850 comprenait-elle des ouvrages supplémentaires?

L'hon. M. PUGSLEY: L'architecte en chef me dit ne pas se souvenir si elle en comprenait?

M. AMES: Combien avait-on d'abord estimé que coûterait l'édifice?

L'hon. M. PUGSLEY: Je ne le saurais dire aujourd'hui, attendu que la construction de l'édifice est achevée et qu'il ne s'agit ici que d'un crédit destiné à payer la balance du coût de l'édifice. Cette estimation doit se trouver dans le mémoire dressé il y a deux ou trois ans. J'irai aux renseignements.

M. J. D. REID: Le crédit pourrait être réservé jusqu'à ce que nous ayons appris quelle a été l'estimation faite par l'architecte en chef. Ceci sert bien à établir le point que j'ai soulevé.

L'hon. M. PUGSLEY: A établir ma prétention. L'entreprise était de $55,850. Cela ne comprenait pas les appareils de chauffage, les lits d'hôpital, certains tuyaux d'égoût qu'il fallait, et certains ouvrages concernant l'arrangement de la salle d'opération.

M. J. D. REID: L'honorable ministre n'a pas dit à combien on a d'abord estimé que coûteraient les travaux.

L'hon. M. PUGSLEY: Non, parce que je n'ai pas ici l'état de cette estimation. Pourtant, il a dû être présenté lorsqu'on a demandé le premier crédit pour la construction de cet édifice.

Sherbrooke, salle d'exercice.—Somme due sur le contrat et pour ouvrages supplémentaires, $42,000.

L'hon. M. PUGSLEY: Nous ne pensions pas, l'an dernier, que les entreprises iraient si vite en besogne. Ils ont dépassé nos espérances et cette somme est nécessaire, si nous tenons à les payer avant l'expiration du présent exercice. D'après les meilleurs renseignements que j'ai pu obtenir de l'architecte en chef, l'année dernière, je pensais que nous n'aurions pas besoin de cet argent avant l'année prochaine, mais ils ont poussé les travaux beaucoup plus rapidement que nous ne nous y attendions.

M. AMES: Quelle partie de ce crédit est-elle due pour l'entreprise même et quelle partie pour travaux supplémentaires?

L'hon. M. PUGSLEY: Toute cette somme est due à l'entrepreneur. La raison pour laquelle l'item comprend les mots " pour travaux supplémentaires ", c'est que le crédit doit être demandé de cette façon jusqu'à ce que la construction de l'édifice soit terminée.

M. AMES: A quels travaux supplémentaires vous attendez-vous?

L'hon. M. PUGSLEY: A des travaux concernant le chauffage, les chaudières, l'installation des fils électriques, du matériel et du mobilier, la construction de trottoirs et de clôtures.

M. AMES: Quelle partie des $42,000 est exigée pour l'entreprise et quelle partie pour travaux supplémentaires?

L'hon. M. PUGSLEY: Toute cette somme doit servir à payer l'entreprise.

M. AMES: Mais l'entrepreneur peut exécuter des travaux supplémentaires.

L'hon. M. PUGSLEY: Oui, naturellement.

M. AMES: Quelle partie de cette somme doit-elle être consacrée au paiement de l'entreprise même?

L'hon. M. PUGSLEY: Cette somme de $42,000 est destinée au paiement de l'entreprise principale.

M. AMES: L'honorable ministre nous a dit qu'elle était destinée à payer l'entreprise et des travaux supplémentaires. Combien faut-il pour l'entreprise et combien pour les travaux supplémentaires?

L'hon. M. PUGSLEY: J'ai dit que nous demandions le crédit de cette façon afin que cette teneur subsiste jusqu'à ce que la construction de l'édifice soit complètement terminée et que nous puissions prendre à même ce crédit-là tout ce qu'il faudra pour l'installation des appareils de chauffage, mais je n'entends pas l'utiliser, pour le moment, dans ce but; nous voulons payer entièrement l'entrepreneur pour l'entreprise qui concerne la construction seulement.

M. AMES: Quelle somme représente cette entreprise.

L'hon. M. PUGSLEY: $82,000.

M. AMES: Combien avez-vous déjà payé?

L'hon. M. PUGSLEY: $18,960.

M. AMES: Alors, ces $42,000 ne suffiront pas à payer la balance?

L'hon. M. PUGSLEY: Non.

M. AMES: L'honorable ministre espère que toute cette somme de $42,000 sera versée à l'entrepreneur pour les travaux qu'il a entrepris?

L'hon. M. PUGSLEY: Oui.

M. EDWARDS: L'entreprise est de $87,000 et le ministre demande $87,000 cette année, en sus de $20,000 qu'il a obtenus l'année dernière.

L'hon. M. PUGSLEY: Il est probable que le coût total sera de $112,658.17 cents.

L'hon. M. FOSTER: Il reste environ $30,000 à trouver. Pourquoi cette différence?

L'hon. M. PUGSLEY: Pour appareils de chauffage, chaudières, fils électriques, plombage, ameublement, trottoirs et clôtures, accessoires, surveillance, emplacement, frais de justice, impressions, annonces, etc.

Kingston, port d'artillerie—Nouvelle remise à canons, $1,200.

L'hon. M. PUGSLEY: Ce crédit est destiné au parachèvement des travaux.

M. EDWARDS: Quel est cet édifice?

L'hon. M. PUGSLEY: C'est un édifice en bois, d'un étage, de 111 pieds de long sur 32 de large, couvert en feuilles de tôle galvanisée, dont la façade et les extrémités seront recouvertes en "clapboards" de tôle galvanisée, posés sur papier enduit de résine. La soumission la moins élevée était de $3,475, et les accessoires de $225, formant le coût total probable de $3,700. Nous avons inscrit au budget un crédit de $2,500 pour l'année courante, de sorte qu'il reste une balance de $1,300.

Strathcona, édifice public, crédit supplémentaire, $5,600.

L'hon. M. PUGSLEY: Ce crédit est destiné à payer l'emplacement.

M. AMES: Quel était le coût total de l'emplacement?

L'hon. M. PUGSLEY: $10,000.

M. AMES: De qui l'aviez-vous acheté?

L'hon. M. PUGSLEY: Du docteur S. Archibald.

M. AMES: Etait-il agent ou propriétaire?

L'hon. M. PUGSLEY: Propriétaire.

Nanaïmo, édifice public, installations, etc., $500.

L'hon. M. PUGSLEY: Ce crédit a rapport aux installations, aux boîtes à lettres et au grillage.

M. AMES: Les articles relatifs aux installations dans ces édifices qu'on fait construire dans l'Ouest sont-ils achetés de la "Office Speciality Company" d'Ottawa? Je remarque que pour presque tous les bureaux de poste de l'Ouest ces articles sont fournis par cette compagnie. Le Gouvernement n'a-t-il pas fait avec cette compagnie-là un marché général à ce sujet?

L'hon. M. PUGSLEY: Il y a deux maisons canadiennes; nous demandons les prix de chacune et nous accordons l'entreprise à celle qui fait la soumission la moins élevée.

Dawson, résidence du commissaire du Yukon, $4,200.

L'hon. M. PUGSLEY: Ce crédit est destiné à compléter les paiements.

L'hon. M. FOSTER: Qu'est-ce qui se fait là-bas?

L'hon. M. PUGSLEY: Mon honorable ami voudra bien se rappeler que la résidence du gouverneur a été détruite par un incendie et qu'il nous faut la reconstruire. Le coût estimatif des travaux nécessaires à l'enlèvement de la partie endommagée de l'édifice, et à la reconstruction dudit édifice était de $21,929. Il faut y ajouter $10,000 pour ameublement, $8,000 pour appareil de chauffage, plombage et fils électriques, $3,271 pour accessoires, ce qui forme un total de $43,200. Nous avons fait voter $38,999.21 cents, et nous demandons $4,200.79 pour payer la balance.

L'hon. M. FOSTER: Quelles sont les dimensions de la maison?

L'hon. M. PUGSLEY: Elle a été construite il y a huit ans. Elle est à deux étages et a 55 pieds sur 50 avec une aile. Elle est boisée en sapin de la Colombie-Anglaise, chauffée à l'air chaud et éclairée à l'électricité.

L'hon. M. FOSTER: Comment l'honorable ministre s'y prend-il pour allouer $11.000 d'ameublement?

L'hon. M. PUGSLEY: On peut faire une certaine réduction.

On achète à Victoria et à Vancouver, et les frais de transport sont énormes. C'est l'estimation faite par M. Bertram, notre agent à Dawson.

L'hon. M. FOSTER. Un mobilier de $10,000, c'est un peu fort pour une maison de moyennes dimensions.

L'hon. M. PUGSLEY: C'est la résidence du gouverneur, et je suis porté à croire que si l'honorable député habitait Dawson et commençait à meubler une grande maison convenable pour la résidence du gouverneur, il trouverait que $10,000 ne sont pas de trop.

M. SAM HUGHES: Quelle est la population du Yukon, y compris les Indiens—environ 3,500?

L'hon. M. PUGSLEY: Je l'ignore.

Edifices publics à Ottawa.—Réparations, y compris la ventilation et l'éclairage, le mobilier, etc., montant additionnel, $20,000.

L'hon. M. PUGSLEY: Ce crédit est une prévision supplémentaire pour les gages du commis des travaux, du personnel des mécaniciens employés à remodeler la plomberie et améliorer la ventilation, de même que pour les réparations et autres fournitures.

L'hon. M. FOSTER: Quel est le total du crédit?

L'hon. M. PUGSLEY: De $175,000. Le total de la dépense jusqu'au 24 mars était $163,412.18. Puis il y a la dépense jusqu'à la fin du mois: personnel du bureau du commis des travaux, $4,000; les mécaniciens, $2,000; comptes impayés, $19,700; achats de matériaux, couleurs, bois, huiles, vitres, etc., et tels meubles qui ne peuvent être fabriqués aux ateliers du département, $5,879.36 ; montant probablement requis pour terminer l'exercice, $19,000.

L'hon. M. FOSTER: Quel est l'effectif du personnel?

L'hon. M. PUGSLEY: On me dit qu'il serait difficile de marcher avec moins de monde. L'architecte en chef est à la tête de tout ce personnel, mais nous avons un surintendant des bâtiments, M. Shearer, un homme très capable. Il est très particulier sous le rapport des augmentations de gages et de l'engagement de nouveaux ouvriers. Je crois sincèrement que son personnel n'est pas trop élevé et que les gages sont modérés.

L'hon. M. FOSTER: Combien avez-vous d'employés?

L'hon. M. PUGSLEY: Environ 230. Ce nombre ne comprend pas seulement ceux de ces édifices, mais ceux de tous les départements.

Edifices publics à Ottawa.—Terrasses, montant additionnel, $4,000.

L'hon. M. FOSTER: Combien au total pour les terrasses?

L'hon. M. PUGSLEY: Je crains de ne pouvoir donner toutes les explications, car on m'a donné bien peu de temps pour obtenir les renseignements au sujet de ces crédits supplémentaires. Les $4,000 représentent en détail un montant impayé de

$1,086, par petites sommes variant entre $1.45 et $678; les gages pour les mois de février et mars, $450 ; outils, réparations, etc., $215.40; bordereaux de paie acquittés par le comptable, $2,048.

L'hon. M. FOSTER: L'entretien des terrasses est-il adjugé à l'entreprise?

L'hon. M. PUGSLEY: Non, le travail se fait en régie, sous la direction d'un contremaître.

L'hon. M. FOSTER: Qui conduit les ouvriers?

L'hon. M. PUGSLEY: M. Shearer, aidé d'un contremaître.

L'hon. M. FOSTER: M. Shearer est-il tenu de faire le tour des terrains pour voir si ses ouvriers travaillent?

L'hon. M. PUGSLEY: Oui, il a la surveillance des ouvriers.

L'hon. M. FOSTER: A-t-on attiré son attention sur le travail artistique qui s'opère près de l'entrée principale, au bout de l'allée qui conduit à la tour centrale?

L'hon. M. PUGSLEY: L'honorable député fait-il allusion à l'ouverture des fossés?

Edifices publics d'Ottawa.—Chauffage, y compris les salaires des chauffeurs, des mécaniciens, des gardiens de nuit. Montant additionnel, $10,000.

L'hon. M. PUGSLEY: Le crédit requis était $10,000. Les dépenses probables sont: gages ,$5,100 par mois, pour deux mois, $10,200; gaz de chauffage, etc., $400 par mois, deux mois, $800; payé à Heney et Cie pour combustible en février et mars, $17,-500.

L'hon. M. FOSTER: Est-ce à l'entreprise?

L'hon. M. PUGSLEY: Oui; adjugée par voie de publicité. Faisant un total de $28,500, moins la balance de $18,400 au 10 février, laissant $10,000 à voter.

Edifices publics à Ottawa.—Gaz et éclairage électrique, y compris les chemins et les ponts. Montant additionnel, $17,000.

L'hon. M. PUGSLEY: Ce montant total requis jusqu'à la fin du mois est $53,000. Le premier crédit était pour $36,000. Il reste à payer les factures de la compagnie d'électricité d'Ottawa, $7,314. Puis, pour le trimestre expirant le 31 mars courant, $7,300; éclairage de l'édifice de la compagnie immobilière impériale jusqu'au 31 mars, $2,500; éclairage des chemins et des ponts, balance pour six mois, $910. Total, $18,024.

L'hon. M. FOSTER: Le loyer est-il compris?

L'hon. M. PUGSLEY: Non.

L'hon. M. FOSTER: Quels sont les marchés concernant l'éclairage?

L'hon. M. PUGSLEY: Nous payons un prix net de $2.25 par lampe jusqu'à 3,000 lampes, et $2 ensuite.

L'hon. M. FOSTER: Qu'est-ce qu'une lampe?

L'hon. M. PUGSLEY: Seize chandelles.

L'hon. M. FOSTER: Comment avez-vous déterminé ce prix?

L'hon. M. PUGSLEY: Après nous être enquis des prix ordinaires des compagnies. Je crois que le prix est raisonnable. Nous avons environ 16,000 lampes en tout.

L'hon. M. FOSTER: Le ministre a-t-il porté quelque attention à la répartition de ces lampes? N'y a-t-il pas extravagance sous le rapport du nombre?

L'hon. M. PUGSLEY: J'ai eu occasion de me renseigner sur les raisons qui ont déterminé la convention actuelle, et je me suis convaincu que le marché est raisonnable. Nous devons nous en rapporter, pour les détails, à nos électriciens, qui sont des hommes responsables.

L'hon. M. FOSTER: Qui est à la tête de ce service?

L'hon. M. PUGSLEY: M. Johnston est l'électricien en chef.

L'hon. M. FOSTER: Voit-il à ce qu'on n'emploie pas de lampes inutiles?

L'hon. M. PUGSLEY: Oui; il fait rapport sur toute demande de lampe.

L'hon. M. FOSTER: Combien de lampes en moyenne tenez-vous allumées?

L'hon. M. PUGSLEY: C'est difficile à dire. Tel bureau tient ses lampes allumées aujourd'hui qui seront éteintes demain.

L'hon. M. FOSTER: Quand l'hiver est fini, je suppose que beaucoup de lampes ne servent plus de l'été. Payez-vous $2.25 pour chaque ampoule suspendue?

L'hon. M. PUGSLEY: Oui. L'honorable député doit savoir que si une lampe brûlait l'hiver et l'été sur un compteur, elle coûterait bien plus que $2 par année.

L'hon. M. FOSTER: Il serait intéressant de savoir combien de lampes brûlent huit heures par jour, combien brûlent six heures par jour et ainsi de suite. Il est possible qu'un grand nombre de ces lampes coûtent bien peu à l'adjudicataire, et que vous payiez très cher votre éclairage.

L'hon. M. PUGSLEY: Il y a matière à un calcul soigneux pour l'électricien. Je ne doute pas qu'on a songé à tout cela quand on a conclu le marché.

L'hon. M. FOSTER: Il est possible que le marché étant conclu, vous l'acceptiez comme irrévocable, et que vous ne vous souciez plus de rien, pour ainsi dire. Il me semble cependant qu'un homme dont

l'affaire personnelle serait en jeu, engagerait quelqu'un pour surveiller minutieusement tous les détails, afin de s'assurer, autant que possible, de la quantité de courant dépensée, et reviser le marché s'il y a lieu. Naturellement, il pourrait aussi bien trouver qu'il ne paye pas trop cher, et par conséquent, il n'aurait qu'à laisser faire. Le ministre prend-il les moyens de contrôler ce service, afin de se renseigner personnellement et éclairer le comité? S'il ne le fait pas, je lui conseillerais de demander à ses employés—il en a en nombre suffisant; quelques-uns sont surchargés d'ouvrage, d'autres ne le sont pas, et il lui serait facile de choisir ceux qui n'en ont pas suffisamment—d'étudier convenablement le fonctionnement de ce service et de lui fournir les informations, qu'il aimerait peut-être à avoir et que, probablement, demandera la Chambre.

L'hon. M. PUGSLEY: On me dit qu'il existe un rapport. Nul doute qu'il serait avantageux de faire faire un relevé périodique par notre électricien, pour voir où nous en sommes. Je déposerai le rapport en temps opportun.

Edifices publics, Ottawa.—Préposés aux ascenseurs, montant additionnel, $3,800.

L'hon. M. FOSTER: Combien avez-vous de préposés aux ascenseurs?

L'hon. M. PUGSLEY: Trente.

L'hon. M. FOSTER: Dans tous les édifices, va sans dire. Combien d'ascenseurs?

L'hon. M. PUGSLEY: Vingt.

L'hon. M. FOSTER: Combien d'heures travaillent-ils chaque jour?

L'hon. M. PUGSLEY: Dans les bureaux, ordinairement de 9 heures du matin à 5 heures du soir. A la Chambre des communes depuis 7.30 heures du matin jusqu'à toute heure de la nuit.

L'hon. M. FOSTER: Ont-ils un salaire annuel?

L'hon. M. PUGSLEY: Ils reçoivent des gages mensuels.

L'hon. M. FOSTER: Quelle est leur rémunération pendant les mois que la Chambre ne siège pas?

L'hon. M. PUGSLEY: Nous n'en gardons pas pendant les vacances.

L'hon. M. FOSTER: Combien les payez-vous?

L'hon. M. PUGSLEY: L'un d'eux reçoit $65 par mois, un autre, $60 par mois, et les 23 autres, $55 par mois.

L'hon. M. FOSTER: Trente jours par mois?

L'hon. M. PUGSLEY: Ce sont des gages mensuels.

L'hon. M. FOSTER: C'est un travail monotone, passablement dur. Ces préposés devraient être raisonnablement rémunérés.

L'hon. M. PUGSLEY: Qu'est-ce que l'honorable député suggérerait comme une rémunération raisonnable?

L'hon. M. FOSTER: Je ne voudrais pas le faire pour aucun prix. Ce n'est pas très intéressant que de monter et descendre dans un ascenseur.

L'hon. M. PUGSLEY: Je dois dire que dans quelques-uns de nos édifices les ascenseurs fonctionnent plus tard que cinq heures. Lorsque le conseil privé siège le gardien de l'ascenseur est obligé de rester jusqu'à six heures.

L'hon. M. FOSTER: Je crois que le Gouvernement ne serait pas blâmé s'il payait aux gardiens d'ascenseurs un salaire raisonnable.

Edifices publics d'Ottawa.—Service téléphonique, comme additionnelle, $2,850.

L'hon. M. FOSTER: J'aimerais à avoir quelques renseignements sur les prix et conditions auxquels la compagnie de téléphone fournit ses instruments au Gouvernement.

L'hon. M. PUGSLEY: La Chambre a déjà discuté ce sujet à propos d'un crédit du budget principal, et l'honorable député de Grenville (M. Reed) a exprimé l'opinion, que le prix de $35 pour les téléphones de domicile était trop élevé. J'ai en conséquence pris des renseignements et j'ai trouvé que le prix régulier de la compagnie, dans Ottawa, était de $25 pour les téléphones de domiciles et $45 pour les téléphones de commerce et bureaux d'affaires. Depuis quelques années il existe une entente entre le Gouvernement et la compagnie de téléphone que le prix pour le Gouvernement serait de $35 pour domiciles et bureaux uniformément. Naturellement dans le cas des domiciles comme dans le cas des bureaux, lorsqu'il y a un téléphone supplémentaire, tel qu'un téléphone sur un pupitre, ou une extension de fils dans une autre pièce, cela coûte plus cher. J'ai pris la peine de faire le calcul séparé des téléphones de domicile et de bureau et de chercher quelle serait la dépense totale calculée à $25 et $45, avec ce que nous payons, sous le tarif uniforme de $35, et j'ai trouvé que le Gouvernement, par cette entente, faisait une économie d'un peu plus de $1,600 par année. Le 13 février nous avions 282 téléphones de bureaux et 120 de domicile, soit un total de 402. Il y avait quelques téléphones supplémentaires dans la Chambre des communes qui coûtaient $235, mais la dépense totale au tarif uniforme de $35 pour bureaux et domiciles s'élève à $16,546.25. Sur cette question de téléphone j'ai ici une lettre

que m'a écrite le gérant de la compagnie de téléphone à la suite des remarques de l'honorable député de Grenville, lorsque la question de téléphone a été discutée devant le comité, et je crois qu'il est juste de lire cette lettre:

Ottawa, 26 février 1909.

Monsieur D. H. Keely,
Surintendant général des télégraphes du Gouvernement,

Département des Travaux publics, Ottawa.

Cher monsieur,—J'ai appris ce matin que la question du prix payé par le Gouvernement pour son service de téléphones à Ottawa a été discutée dans la Chambre des communes. Bien que vous connaissiez très bien vous-même tous les détails de la question, il est peut-être bon cependant que le département soit en possession d'une publication de la part de la compagnie.

Le prix régulier de la compagnie à Ottawa pour téléphones ordinaires avec service est de $45 pour les maisons d'affaires, et $25 pour les domiciles, dans les limites de la ville, pour le terme d'une année. En vertu d'une convention faite du vivant de feu M. Gisborne, le Gouvernement paie un taux uniforme de $35 pour tous ses téléphones de bureaux ou de domiciles, et se réserve le droit de remettre un téléphone quand bon lui semblera, quelques jours même seulement, après son installation. Vous voyez que ce tarif est de $10 plus bas que celui des téléphones de commerce, et $10 plus haut que celui des téléphones de domicile, et comme le Gouvernement a un plus grand nombre de téléphones de bureaux que de domicile, la dépense moyenne est plus basse qu'elle serait s'il payait les prix réguliers de la ville. Ce prix de $35 varie en quelques cas, lorsqu'il y a un téléphone supplémentaire ou de pupitre, ou lorsqu'il faut poser des fils en dehors des limites de la ville, mais dans ce cas nous ne faisons payer que le tarif ordinaire au mille.

J'espère que cette explication fera disparaître tout malentendu chez les membres de la Chambre des communes.

Votre tout dévoué,
J. MACPHERSON,
Gérant local.

L'hon. M. FOSTER: Quand cette entente fixant le prix à $35 a-t-elle été conclue?

L'hon. M. PUGSLEY: Il y a environ quinze ou vingt ans.

L'hon. M. FOSTER: Le prix des téléphones de commerce et de domicile a-t-il diminué dans la ville depuis cette époque?

L'hon. M. PUGSLEY: Je ne crois pas qu'il y ait eu diminution.

M. LENNOX: Le ministre sait-il quel est le prix des téléphones pour termes de plus d'un an? M. Macpherson parle dans sa lettre d'un contrat d'un an.

L'hon. M. PUGSLEY: Je ne crois pas qu'il y ait de différence dans le prix.

M. LENNOX: La lettre mentionne spécifiquement un contrat d'un an.

L'hon. M. PUGSLEY: La lettre dit que le Gouvernement peut se dispenser d'un téléphone quand il veut, tandis qu'un client ordinaire est obligé de payer toute l'année.

L'hon. M. FOSTER: Je crois que les prix de téléphones ont diminué à Ottawa pendant les quinze dernières années, et le ministre peut aisément se renseigner sur ce point. Si cela est vrai il devrait y avoir une diminution équitable et proportionnelle dans le prix de $35, car la compagnie a dans le Gouvernement un client excellent, qui prend 300 téléphones. Si, il y a quinze ans passés, $35 était considéré un prix raisonnable, et si à cette époque le prix des téléphones de commerce et de domicile était plus élevé dans la ville, il n'est que juste que le Gouvernement obtienne une réduction proportionnelle au prix actuel. Le ministre pourrait se renseigner.

Dans tous les cas le Gouvernement, est un client excellent et considérable, la compagnie n'a pas de concurrence, et je crois qu'elle devrait suivre la règle générale du commerce qui veut que l'on accorde des conditions plus favorables aux clients qui achètent davantage. Je voudrais savoir aussi d'après quels principes ces téléphones sont distribués? Il y en a un grand nombre, et d'après les renseignements que j'ai, il y en a beaucoup qui sont à peine nécessaires. Quelles sont les fonctionnaires qui ont droit d'avoir des téléphones?

L'hon. M. PUGSLEY: Pour répondre à mon honorable ami je dirai d'abord que je vais m'informer pour savoir s'il y a eu des changements dans le prix des téléphones, depuis quelques années. Mais aujourd'hui si nous étions aux prix réguliers de la compagnie de $45 pour les téléphones de commerce et $25 pour les téléphones de domicile, nous paierions $1,600 de plus par année que nous payons aujourd'hui au prix uniforme de $35.

L'hon. M. FOSTER: Je disais que si la compagnie a fait une diminution de prix dans la ville elle devrait donner une diminution proportionnelle au Gouvernement.

L'hon. M. PUGSLEY: Je doute fort que la compagnie de téléphone consentirait à faire au Gouvernement un prix plus réduit en considération du grand nombre de téléphones que nous prenons, car les particuliers se plaindraient immédiatement. Ils diraient: Vous faites payer tel prix seulement au Gouvernement, et vous nous demandez $5 ou $10 de plus, suivant le cas.

L'hon. M. FOSTER: Le public pourrait bien dire cela aujourd'hui.

L'hon. M. PUGSLEY: Non, il ne le pourrait pas parce que le Gouvernement paie un prix uniforme pour bureaux et résidences.

L'hon. M. FOSTER: Mais vous dites que vous gagnez $1,600?

L'hon. M. PUGSLEY: Oui, c'est vrai.

M. BOYCE: C'est un tarif de compromis pour les bureaux et domiciles?

L'hon. M. PUGSLEY: Oui. Je veux donner quelques explications au sujet de l'installation de ces téléphones. Il va sans dire qu'il faut des téléphones dans les bureaux des ministres, des sous-ministres et des différents fonctionnaires avec lesquels il est nécessaire de communiquer par le téléphone. Je suppose que l'honorable député demande surtout une explication concernant les téléphones de domicile?

L'hon. M. FOSTER: Je voudrais savoir, si l'on en a besoin d'un aussi grand nombre.

L'hon. M. PUGSLEY: Nous ne mettons pas de téléphones dans aucun bureau à moins que la demande n'ait été faite et approuvée par le ministre. J'exige que chaque département fasse une demande par écrit, approuvée par le ministre. Je crois que ce n'est que juste. C'est lui qui doit savoir s'il est nécessaire de mettre un téléphone dans tel ou tel bureau, et il doit approuver ou rejeter la demande. C'est la même procédure pour les téléphones à domiciles. Nous avons des téléphones aux domiciles des ministres, des sous-ministres, des chefs de départements et des secrétaires, et dans quelques cas chez l'un des messagers du département. C'est là le principe général d'après lequel les téléphones sont posés.

L'hon. M. FOSTER: N'y a-t-il qu'un seul téléphone de messager?

L'hon. M. PUGSLEY: Je ne sais pas si plus d'un messager dans le département a un téléphone à son domicile.

L'hon. M. FOSTER: Vous voulez parler du messager en chef de chaque département.

L'hon. M. PUGSLEY: Non pas le messager en chef, mais le messager que le ministre veut désigner.

L'hon. M. FOSTER: Un pour chaque département?

L'hon. M. PUGSLEY: Tous les départements n'en ont pas. Ce n'est que dans des cas très rares qu'un messager à un téléphone à son domicile. J'ai une liste que je pourrai transmettre à l'honorable député.

M. GEORGE GORDON: On a dit que le Gouvernement payait jusqu'à $50 pour quelques téléphones.

L'hon. M. PUGSLEY: Un téléphone additionnel de pupitre coûte $15 de plus.

L'hon. M. FOSTER: Le ministre est-il bien sur que dans quelques uns des bureaux on n'a pas trois téléphones, là où un seul suffirait.

L'hon. M. PUGSLEY: Je ne le crois pas. Je ne connais pas de cas de ce genre, et en examinant la liste que j'ai devant moi je n'en vois pas. Je puis dire que j'ai refusé souvent des demandes de téléphones.

L'hon. M. FOSTER: Je n'en ai aucun doute.

B. BLAIN: Je vois que dans le département des travaux publics il y a plusieurs téléphones à $55 la pièce.

L'hon. M. PUGSLEY: Certains téléphones ont deux extensions. J'ai un téléphone sur mon pupitre dans mon bureau, et il y a un autre téléphone de pupitre, ce qui avec l'extension porterait le prix à $55.

Rideau-Hall.—Améliorations du terrain, ameublements et entretien, somme additionnelle, $4,000.

L'hon. M. PUGSLEY: Au budget de l'année dernière, il figurait un crédit de $35,000. Il reste des comptes impayés, comme en fait foi la liste que j'ai ici, pour des sommes oscillant de $9 jusqu'à $469 atteignant une totalité de $1,397.60. Vient ensuite un item de $666.24, pour lingerie; un autre item de $2,500 pour gages de février et mars; puis $439.35 de dépenses casuelles. Nous avons en main un excédent de $1,199. Il faut donc encore $3,801 pour clôre les comptes jusqu'au 31 mars.

L'hon. M. FOSTER: Quel est le chiffre de la dépense totale effectuée à Rideau Hall, jusqu'au 31 mars?

L'hon. M. PUGSLEY : Cela portera le chiffre global de la dépense à $39,000.

L'hon. M. FOSTER: Figure-t-il dans cette somme quelques travaux d'amélioration extraordinaires?

L'hon. M. PUGSLEY: Non, seulement l'entretien du domaine.

L'hon. M. FOSTER: Figure-t-il quelque agrandissement apporté à l'hôtel du gouvernement même?

L'hon. M. PUGSLEY: Non.

L'hon. M. FOSTER: Il n'y figure pas d'ameublement neuf?

L'hon. M. PUGSLEY: Oui, il y a quelques item, tels que de nouveautés, lingerie, toile, rideaux et verrerie; mais la plus forte partie de cette somme a été consacrée à des travaux d'amélioration et aux frais d'entretien. La principale fraction de ce crédit est affectée aux appointements du personnel, $17,000; cette dépense se rattacherait à des travaux de nature générale faits sur les terrains. Nous avons, en outre, déboursé $7,500 pour différents articles, tels que nouveautés, toile, linge-

rie, rideaux, verrerie, faïence et ustensiles de cuisine; puis $1,396 pour bois de service, $842 pour ameublement, drapeaux, nettoyage de tapis et $1,698 pour plantes, rhizomes, arbres, etc.

L'hon. M. FOSTER: Il figure $17,000 pour main-d'œuvre?

L'hon. M. PUGSLEY: Oui.

L'hon. M. FOSTER: Pour l'entretien du domaine?

L'hon. M. PUGSLEY: Pour l'entretien des terrains, y compris les appointements du préposé des travaux, les serres, etc.

Bâtiments civils, chauffage.—Somme supplémentaire, $23,000.

L'hon. M. PUGSLEY: La dépense effectuée du 1er avril au 15 décembre 1908, a été de $79,500. Il reste encore à payer à certains entrepreneurs, pour fourniture de charbon, $33,500, soit une totalité de $113,000. Le crédit porté au budget de l'année dernière était de $90,000, ce qui laisse une insuffisance de crédit de $23,000 que nous demandons maintenant à la Chambre.

Port d'Arisaig.—Réfection du quai et du brise-lames, $500.

M. JAMESON: Quelle est la nature de cet item?

L'hon. M. PUGSLEY: Il s'agit de compléter les paiements inscrits aux bordereaux et de solder certains comptes non compris dans le crédit de $1,500 porté au budget principal. J'ai fait réduire ce crédit à $1,100, en déclarant que nous demanderions une certaine somme au budget supplémentaire pour l'exercice en cours.

Bailey's-Brook.—Travaux d'amélioration au havre, $700.

L'hon. M. PUGSLEY: Il s'agit d'un solde de compte pour la reconstruction et le prolongement de fascinages du côté est du port.

M. JAMESON: Ce crédit suffit-il au parachèvement des travaux d'améliorations projetés?

L'hon. M. PUGSLEY: Oui, il suffira pour faire face aux travaux d'agrandissement en cours.

Port de Glace-Bay.—Aide accordée aux travaux d'amélioration du port, $900.

L'hon. M. PUGSLEY: Il s'agit d'un paiement de solde.

Grand-Etang.—Reconstruction partielle des travaux protecteurs du chenal, $3,300.

L'hon. M. PUGSLEY: L'autre soir, j'ai donné à l'honorable député de la division Saint-Antoine les détails circonstanciés de cette dépense.

M. WM. PUGSLEY.

Quai pour le port de Little-River.—Montant additionnel, $200.

L'hon. M. PUGSLEY: Ce crédit clôt les comptes de l'exercice.

M. JAMESON: Est-ce dans le comté de Digby?

L'hon. M. PUGSLEY: Non, dans le comté d'Yarmouth.

M. JAMESON: Dans le comté de Digby, il existe un endroit appelé Little-River, au bénéfice duquel on a inscrit un crédit de $2,500 dans le budget du dernier exercice.

L'hon. M. PUGSLEY: Ce n'est pas de cette localité qu'il s'agit ici.

M. JAMESON: A-t-on rayé ce crédit du budget, parce que Digby a confié son mandat électif à un conservateur, au lieu d'élire un libéral?

L'hon. M. PUGSLEY: Qu'en pense l'honorable député?

M. JAMESON: Je n'ai pas de réponse à donner; je pose des questions.

L'hon. M. FOSTER: C'est votre propre pensée qu'il veut scruter.

L'hon. M. PUGSLEY: Je n'y ai pas pensé du tout.

M. BOYCE: C'est une question de grande délicatesse.

Brise-lames de l'Anse-aux-Portugais.—Renforcement de la structure, $2,000.

L'hon. M. PUGSLEY: Ce crédit est destiné à clôre les paiements.

Anse-aux-Ecossais (Pointe-Blanche).—Brise-lames, pour compléter des paiements, $9,350.

L'hon. M. FOSTER: Quel est le chiffre de la dépense globale effectuée pour ces travaux

L'hon. M. PUGSLEY: La totalité de la dépense effectuée jusqu'au 1er janvier est de $20,274. La somme indiquée par ce crédit est due à l'entrepreneur. La somme stipulée au contrat est de $28,935.

South-Lake, Lake-Vale.—Ouverture du chenal, à partir du lac jusqu'à la baie Saint-George—travaux protecteurs compris,—somme supplémentaire, $4,500.

L'hon. M. PUGSLEY: L'autre soir, j'ai fait connaître à M. Ames tous les détails de cette dépense.

M. JAMESON: A-t-on commencé ces travaux avant que le crédit fût voté?

L'hon. M. PUGSLEY: Par suite d'une erreur, le montant de ce crédit avait été réduit, mais on a constaté que ces travaux étaient de nécessité absolue pour protéger les ouvrages déjà construits. L'ingénieur s'est mis à l'œuvre et a terminé ces travaux et ce crédit représente le solde à payer.

Upper-Prospect.—Brise-lames, $250.

M. JAMESON: Où est-ce?

L'hon. M. PUGSLEY: Dans le comté d'Halifax.

M. JAMESON: Ce crédit sera-t-il suffisant pour le parachèvement de l'ouvrage?

L'hon. M. PUGSLEY: Il s'agit de clôre les comptes.

Sandy-Cove, brise-lames.—Règlement définitif de tous comptes impayés se rattachant à la main-d'œuvre et aux matériaux fournis, pour la construction du brise-lames en 1903-1904, par les entrepreneurs Hayden et Oliver, $3,145.

L'hon. M. PUGSLEY: Il convient d'offrir quelques explications au comité, au sujet de ce crédit. Les entrepreneurs se chargèrent de la construction de ce brise-lames. D'après le rapport de l'ingénieur, après avoir poussé les travaux jusqu'à une certaine distance, on constata que le sol était d'une nature toute différente des prévisions de l'ingénieur et des entrepreneurs. L'établissement des fondations du brise-lames à cet endroit avait abouti à imprimer une certaine direction au courant qui détermina des affouillements du sol sous les fondations. Cette constatation faite, les entrepreneurs comprirent que la continuation des travaux aboutirait infailliblement à des pertes pécuniaires qu'il leur faudrait subir et ils conclurent qu'il leur serait préférable de perdre leur dépôt et d'abandonner l'entreprise. L'ingénieur les exhorta à pousser les travaux de l'avant et à les terminer, en leur déclarant qu'il adresserait un rapport en ce sens au ministère, tout en lui demandant d'envisager la situation d'un œuil favorable. Les entrepreneurs prétendent que l'ingénieur leur aurait donné à entendre qu'il proposerait au ministère de leur payer le coût réel des travaux. L'ingénieur ne se rappelle nullement pareille incident, mais il a souvenance de les avoir exhortés à continuer les travaux et il ne nie pas qu'il leur ait fait concevoir l'espoir que le ministère, en toute probabilité, envisagerait la situation au point de vue de l'équité. Les entrepreneurs continuèrent donc les travaux et construisirent le brise-lames qui est une excellente structure répondant parfaitement aux vœux du ministère. La construction de ces travaux a abouti à la ruine des entrepreneurs. Alors, les ouvriers qui avaient travaillé à ce brise-lames et les fournisseurs des matériaux adressèrent leurs réclamations au ministère, en lui représentant que, puisque le Gouvernement avait obtenu la pleine valeur des ouvrages représentés par la main-d'œuvre réelle et par les matériaux, il ne serait pas juste de faire perdre aux ouvriers leurs gages ou aux fournisseurs le prix des matériaux fournis.

L'hon. M. FOSTER: Quand ont-ils présenté leurs réclamations?

L'hon. M. PUGSLEY: Il y a au moins deux ans. En novembre 1906, le département donna mission à un comptable de se rendre à l'endroit où on avait exécuté ces travaux, et de faire l'examen des réclamations se rattachant aux gages et aux matériaux, et il attesta que ces créances étaient parfaitement légitimes. L'ingénieur atteste que le coût réel des travaux est sans doute représenté par ce solde de $3,945.08, et les réclamations actuellement déposées dans les casiers du ministère atteignent le chiffre de ce crédit.

M. BLAIN: Quelle est la totalité de la somme stipulée au contrat?

L'hon. M. PUGSLEY: $12,900. Mais le coût réel de ces travaux est représenté par cette somme à laquelle il faut ajouter $3,945. Cette question me fut soumise, la session dernière et je refusai de proposer le paiement de ces réclamations, car à mon avis, c'était là établir un précédent qui pourrait nous créer des ennuis à l'avenir. Les entrepreneurs, après avoir offert le plus fort rabais, avait consenti à se charger de ces travaux pour la somme de $12,900 stipulée au contrat: puis, les ouvriers employés à ces travaux et les fournisseurs de matériaux avaient placé leur confiance dans ces entrepreneurs; par conséquent, force serait aux premiers de perdre leurs gages et le prix de ces matériaux. Je refusai de soumettre la chose au Parlement, à la dernière session de la législature. Depuis cette époque, cette question est revenue sur le tapis; j'étudiai le rapport de l'ingénieur et voici la conclusion à laquelle je me suis arrêté: eu égard à la sincérité qui a présidé à ces travaux et vu la perfection de l'ouvrage, si nous refusons de payer cette somme, la conséquence sera que ces pauvres ouvriers employés à cet ouvrage d'utilité publique, perdront le fruit de leur labeur, et les fournisseurs perdront le prix de leurs matériaux. En outre, vu que l'entrepreneur était à la veille d'abandonner son entreprise lorsqu'il se heurta à cette difficulté imprévue, et que l'ingénieur l'exhorta à continuer ses travaux et à terminer son entreprise, dans l'espoir—assez peu fondée, il est vrai—que le ministère envisagerait la question au point de vue de l'équité, j'en vins à la conclusion qu'il serait légitime de demander au Parlement de voter ces deniers et le comité, je l'espère, se rangera à cet avis.

M. JAMESON: A qui paiera-t-on ces deniers?

L'hon. M. PUGSLEY: Nous les verserons aux intéressés, d'après les réclamations déposées au ministère.

Dorchester.—Addition au quai, $5,500.

L'hon. M. PUGSLEY: Ce crédit est destiné à la construction d'un prolongement

du quai, sur une longueur de 200 pieds, une hauteur moyenne de 9 pieds ½ et une largeur de 52 pieds au sommet. C'est un ouvrage important donné à l'entreprise et le crédit est destiné à compléter le paiement.

M. CROCKET: Quel est le coût total?

L'hon. M. PUGSLEY: $17,724.83. On fait de grandes affaires dans cette localité et elles vont en augmentant. Cet ouvrage est nécessité par l'augmentation du trafic qui emploie des steamers au lieu de navires à voile.

M. CROCKET: Qui était l'entrepreneur?

L'hon. M. PUGSLEY: Downey et Downey de Curryville, Nouveau-Brunswick.

Port de Richibouctou.—Pour payer à John Jardine, entrepreneur, en règlement final et complet de toutes réclamations relatives à son contrat en date du 16 novembre 1905, pour le prolongement d'une jetée brise-lames sur la partie nord du port, $5,395.34.

L'hon. M. PUGSLEY: Ce montant est dû à l'entrepreneur, d'après le rapport de l'ingénieur divisionnaire, M. Stead. Le montant de l'entreprise était de $17,000. En octobre 1908. M. Jardine demanda une somme supplémentaire de $6,333 en donnant comme raison qu'il avait construit un prolongement plus épais de 8 pieds qu'il n'était indiqué dans les plans. A l'appui de sa réclamation il disait que la profondeur de l'eau où le prolongement a été construit, avait augmenté d'au moins 8 pieds depuis l'époque ou des sondages avaient été faits par l'ingénieur du Gouvernement, qu'en conséquence il était obligé de fournir des matériaux pour la construction et le prolongement de la longueur entière du brise-lames, sur une hauteur de 8 pieds plus élevée que celle indiquée dans les plans qu'il devait suivre. Il a évalué la quantité de matériaux ainsi employés, en plus de ce qu'indiquaient les levés hydrographiques, à: 300 pieds de long par 66 pieds de large et 8 pieds de haut, formant un total de 5,866 verges cubes et ⅔ à $1.25 par verge cube, soit une somme de $6,333.

La question a été soumise à l'ingénieur divisionnaire qui a fait un rapport disant que l'entrepreneur avait droit à $4,853.34 et en tenant compte que le prolongement était plus grand qu'on ne l'avait demandé d'abord, à une somme supplémentaire de $812, faisant un total de $5,395.34.

L'ingénieur divisionnaire dit qu'il a fait des sondages à l'extrémité du brise-lames, que le fond sur lequel il reposait était de sable, qu'à mesure de l'avancement des travaux, le courant qui se produisait à l'extrémité creusait considérablement l'emplacement du brise-lames, qu'à l'extrémité la profondeur avait augmenté de 5 pieds, le long de la partie extérieure de 3 à 4 pieds et à l'extérieur de 4 à 5 pieds. L'ingénieur recommande d'accorder 5 pieds comme une bonne moyenne d'augmentation de la profondeur de telle sorte que l'augmentation totale serait de 3,666 verges cubes et ⅔ à $1.25, faisant un montant de $4,583.34. Il a de plus vérifié que le prolongement avait été construit de 326 pieds de longueur au sommet, au lieu de 300. L'entrepreneur qui s'attendait à ce que les travaux soient continués par une prolongation de son entreprise au lieu d'être exécutés à la journée, n'a pas fait bien attention de finir où le plan l'indiquait. Ce prolongement a augmenté le volume de 464 verges cubes qui, à $1.75 selon le tarif porté au contrat, ont fait une somme de $812. Ce qui donne le total complet de ce crédit.

M. CROCKET: Ces montants supplémentaires sont-ils basés sur le prix de série?

L'hon. M. PUGSLEY: Oui, mais la plus grande partie est portée à $1.25 par verge cube, tout ce que l'ingénieur divisionnaire a consenti à allouer.

M. CROCKET: M. Jardine a-t-il reçu des ordres envoyés par un fonctionnaire du département à construire ce prolongement après la signature du contrat?

L'hon. M. PUGSLEY: Non, il n'a pas été autorisé à construire le prolongement et c'est pourquoi le département ne pouvait pas payer cette somme et s'est adressé au Parlement. C'est un travail d'intérêt public et il n'est que juste de payer l'entrepreneur.

M. CROCKET: Le ministre déclare-t-il que M. Jardine a fait ces travaux supplémentaires sans en parler au département et sans recevoir d'autorisation?

L'hon. M. PUGSLEY: Parfaitement.

M. CROCKET: Et ensuite il a présenté sa réclamation et a demandé ce paiement extra?

L'hon. M. PUGSLEY: Oui, si le Parlement l'approuve.

L'hon. M. FOSTER: C'est un travail fait d'une façon dangereuse.

Fleuve Saint-Jean et ses affluents.—Construction de quais dans les eaux à navires, montant supplémentaire, $4,650.

M. CROCKET: En ajoutant cette somme à celle qui a déjà été votée dans le budget principal, cela fait $19,650 pour la construction de quais sur le Saint-Jean pour l'année qui se termine le 31 mars 1909.

L'hon. M. PUGSLEY: Oui.

M. CROCKET: Je crois que le département a fait construire l'an dernier quatre ou cinq quais dans les comtés de Queen

et de Sunbury et cela sans soumission ni contrat. Le ministre peut-il nous dire où en sont ces quais? Je voudrais savoir combien vont coûter chacun de ces quais?

L'hon. M. PUGSLEY: A Chase's Point, $4,110; Oromocto, $4,379; quai en eau profonde à Majorville, $4,996; Gowan's, $2,750; Rothesay, $1,964; Long Island, $869; Meaford, $543. Total, $19,611, et le crédit était au chiffre de $15,000, ce qui laisse un résidu de $4,011; nous demandons $4,075.

M. CROCKET: Ce crédit va-t-il permettre de parachever la construction de tous ces quais?

L'hon. M. PUGSLEY: Ces sommes sont requises en vue des paiements à faire jusqu'au 31 mars, et j'espère qu'ils vont permettre de parachever les travaux, mais je n'en suis pas certain.

M. CROCKET: Je désire obtenir plus de renseignements quant à un certain nombre de quais pour lesquels il a été demandé des soumissions dans le cours du mois d'octobre dernier. Ces jours-ci, le ministre a donné une liste de neuf quais, pour lesquels il a été fait appel de soumissions le 9 octobre. L'avis d'adjudication fixait le 12 novembre comme date extrême pour la réception des soumissions. J'ai inscrit au feuilleton, l'autre jour, une question, et considérant les indications obtenues à la séance du comité des subsides, lors de la délibération du crédit de $20,000, j'ai été surpris de l'estimation que l'on a faite de la dépense requise pour la construction de ces quais, estimation fournie dans la réponse faite par le ministre à cette question. Je vois que cette dépense a été estimée à des sommes variant de $4,861 à $19,561, donnant un total, pour les neuf quais, de $97,587. Ces soumissions, comme le ministre nous l'a indiqué, devaient être en conformité de plans et cahiers des charges préparés par le département à la date du 9 octobre et devaient être tarnsmises au département au plus tard le 12 novembre. On a reçu des soumissions pour plusieurs de ces quais, et bien que dans tous les cas elles fussent pour un chiffre très inférieur à celui de l'estimation, aucune n'a été acceptée. Je prie le ministre de nous dire pourquoi, son département, le 9 octobre, en pleine campagne électorale, a fait appel à la concurrence en vue de la construction d'un si grand nombre de quais dans ce comté, pour ensuite, une fois le résultat connu, décider de n'en rien faire? J'aimerais à savoir si le département se propose dans le cours de l'année, de faire un nouvel appel de soumissions pour aucun de ces quais?

L'hon. M. PUGSLEY : La raison pour laquelle ces soumissions ont été demandées avant l'élection, c'est qu'on n'avait pas eu le temps de les demander plus tôt. L'appel a été fait, l'automne dernier, rien ne nous engageant particulièrement à le différer jusqu'après les élections.

M. CROCKET : Le besoin s'est fait sentir très soudainement.

L'hon. M. PUGSLEY : Non, l'honorable député doit savoir que si les estimations ont été soumises de bonne heure, l'année dernière, les membres de la gauche, pour des raisons par eux jugées bonnes et suffisantes, n'ont pas cru devoir, pendant assez longtemps, permettre l'adoption des crédits sans beaucoup de discussion, et je dirais même si je ne craignais de les offenser, sans un peu d'opposition. En conséquence, ces crédits n'ont été votés que fort peu de temps avant la prorogation. Celle-ci a eu lieu le 20 juillet. J'ai donné ordre sur-le-champ de préparer les plans et cahiers de charge, en vue de faire appel de soumissions, je l'ai fait parce qu'on m'informait que ces quais étaient nécessaires dans l'intérêt public, et qu'il était à propos d'en presser la construction dans le cours de l'hiver alors prochain. Dès que les plans eurent été préparés par notre ingénieur à Saint-Jean, M. Scammel, les avis d'adjudication furent lancés; dans la plupart des cas les soumissions qui nous furent transmises furent pour un chiffre un peu moindre que celui de l'estimation, mais très peu inférieur, sauf dans deux cas. Je n'avais pas moi-même examiné de très près les cahiers de charge; je ne suis pas censé de faire, n'étant pas ingénieur ; mais je ne prévoyais pas que les plans seraient très différent de ceux que, du temps où je faisais partie du cabinet provincial, on avait préparé pour les quais construits sur sur la rivière Saint-Jean. Lorsque ces soumissions m'arrivèrent, elles me parurent excessives . Il ne me paraissait pas raisonnable que les prix demandés pour la construction de ces quais fussent tellement plus élevés que ceux demandés pour les quais construits pour le compte du gouvernement provincial, sur la rivière Saint-Jean et ses lacs tributaires.

L'hon. M. FOSTER: C'était la conséquence de l'état de l'atmosphère politique à ce moment.

L'hon. M. PUGSLEY: Non, c'était la conséquence de la nature très différente des plans que l'ingénieur de mon département à Saint-Jean avait préparés: plans pour un quai beaucoup plus résistant; quai de port maritime plutôt que simple quai de rivière.

L'hon. M. FOSTER: C'est la preuve de beaucoup de discernement de la part de l'ingénieur.

L'hon. M. PUGSLEY: Je ne saurais dire. Certains ingénieurs préconisent la construction de quais très solides, et, en effet,

ce sont ceux peut-être qui coûtent le moins cher à la longue; mais, dans tous les cas, j'avais pensé que nous pourrions nous contenter de quais de la même classe que ceux que le gouvernement provincial avait été dans l'habitude de construire. Dans deux cas les soumissions étaient pour un prix tellement inférieur à l'estimation de l'ingénieur, que je m'assurai par l'entremise d'une personne de confiance si ces entrepreneurs avaient bien compris les plans et étaient prêts à commencer les travaux. Ils répondirent qu'ils n'avaient pas compris les plans, et qu'il ne leur serait pas possible d'exécuter les travaux aux prix portés dans la soumission; je ne voulus pas exiger d'eux l'exécution d'une entreprise qui les aurait ruinés. C'étaient des cultivateurs du comté de Queen-Sunbury. Je résolus de demander de nouvelles soumissions et ordonnai la confection de nouveaux plans. Je me suis mis en rapport avec le commissaire en chef des Travaux publics du Nouveau-Brunswick, le priant de me laisser bénéficier de l'expérience de son ingénieur provincial, qui a pris une part active à la construction de ces quais, en vue de la préparation de plans de quais de la même classe que ceux construits d'ordinaire par le gouvernement provincial et dont le prix varie de $1,000 à $2,000.

Il a gracieusement consenti à mettre à ma disposition l'expérience et les connaissances de l'ingénieur. Celui de mon département à Saint-Jean, M. Cawmill, le rencontrera et nous espérons dresser une série de plans qui nous permettront de construire un grand nombre de ces quais à des prix ne dépassant pas les crédits demandés dans le budget principal.

Quant aux différents quais dont a parlé mon honorable ami, je me propose de demander des soumissions pour leur construction, à moins qu'il me soit démontré que quelques-uns sont inutiles, dans l'intérêt du pays. Certains renseignements peuvent me parvenir qui me feront changer d'opinion, mais dans le moment je crois qu'ils sont tous nécessaires. J'ai l'espoir que les plans seront prêts dès la présente saison, que des soumissions seront demandées et que le prix de ces quais ne dépassera pas de $1,000 à $2,000 chacun. J'espère que nous pourrons avoir sur le fleuve Saint-Jean et les lacs tributaires, des quais qui répondront à tous les besoins et dont le prix ne dépassera pas $2,000.

M. CROCKET: De sorte que les $20,000 votés suffiront pour ces neuf quais?

L'hon. M. PUGSLEY: J'espère me procurer des plans qui nous permettront de faire construire ces quais, pour un prix moyen ne dépassant pas $2,000.

M. CROCKET: Le ministre vient de donner ce qui peut paraître d'excellentes raisons pour avoir refusé d'accepter les soumissions pour la construction de ces ponts, mais il ne nous a pas dit pourquoi son département avait demandé des soumissions sur des plans et devis comme ceux qui ont été préparés. Il a certainement autorisé ces demandes de soumissions et avant de donner cette autorisation, il a dû prendre connaissance des plans et spécifications qui auraient été préparés et du coût estimatif de ces neuf quais. Je suis certain que le ministre ne prétendra pas qu'il ignorait le coût estimatif de ces quais, puisque ces états ont été préparés par les ingénieurs de son département et probablement d'après ses ordres. Ces états estimatifs fixent comme suit, le coût probable de ces quais: $19,561; $10,954; 18,733; $11,381; $8,067; $6,701; $9,072; $4,861.

Or, le ministre qui a autorisé ces demandes de soumissions, qui a sans doute exigé que ces demandes fussent faites à cette date particulière, qui connaissait parfaitement ces états estimatifs, vient aujourd'hui déclarer devant la Chambre que le département n'était pas excusable d'entreprendre la construction de quais de cette nature. C'est une attitude assez étrange de la part d'un ministre.

Je n'éprouve pas la moindre hésitation à dire qu'il a demandé ces soumissions dans l'unique but d'influencer les électeurs de ces circonscriptions et de les leurrer à la veille des élections. Il se trouve dans une assez fâcheuse position, aux yeux de ces électeurs maintenant qu'il est obligé d'avouer que le département des Travaux publics n'aurait pas dû songer à construire dans ces eaux des quais dont le prix dépasserait $1,000 ou $2,000.

Je laisse aux électeurs de Queen et Sunbury le soin d'apprécier ces explications du ministre, et je n'ai aucun doute qu'en les lisant ils se rappelleront ses promesses et celles de son candidat.

J'espère aussi que le ministre fera comme il le dit—que des soumissions seront demandées dès la présente saison—et il peut être certain que les électeurs de cette circonscription . . .

L'hon. M. PUGSLEY: L'honorable député est d'avis que ces quais sont tous des travaux d'utilité public?

M. CROCKET: Je n'hésite pas à dire que quelques-uns le sont.

L'hon. M. PUGSLEY: Quelques-uns. Alors pourquoi veut-il que je demande des soumissions pour tous?

M. CROCKET: Je ne suis pas en état de dire s'ils sont tous nécessaires, mais puisqu'ils ont été ainsi promis aux électeurs, j'espère que le ministre fera au moins quelque chose pour tenir ses promesses, même s'il doit construire des quais de $1,000 et $2,000 là où il devrait en construire de $18,000 et de $19,000.

L'hon. M. PUGSLEY: Dans le moment, nous discutons la question de savoir si ces

quais sont nécessaires et si la Chambre doit voter les crédits pour les construire. Quant à l'opinion des électeurs du Nouveau-Brunswick, je crois qu'ils n'ont pas hésité à approuver ma conduite et à répudier les critiques de mon honorable ami et de ses associés. L'honorable député n'ignore probablement pas que pendant la campagne électorale ses amis ont parcouru les comtés de Queen et Sunbury, disant partout que ce n'était qu'un truc d'élection et que nous n'avions nullement l'intention de construire ces quais.

Ils sont allés plus loin que cela; ils déclaraient même que le gouvernement provincial construirait lui-même ces quais, qu'il était inutile de s'adresser au gouvernement fédéral; que le mieux à faire était d'appuyer M. Wilmot et de raffermer la position de M. Hazen dans Queen et Sunbury, car ce dernier devait être le prochain représentant du Nouveau-Brunswick dans le gouvernement fédéral; il devait être ministre des Travaux publics, et avec l'appui des deux gouvernements, on n'aurait pas besoin de M. Pugsley pour obtenir des quais.

Mon honorable ami dit que j'ai demandé ces soumissions sachant que les prix étaient excessifs, parce que les états estimatifs portaient sur des quais plus dispendieux qu'il n'était nécessaire. Quand le Parlement eut voté ces crédits, j'ordonnai de dresser des plans et de faire un appel de soumissions. Je n'ai pas vu les états estimatifs dressés par notre ingénieur à Saint-Jean; il s'est conformé à mes ordres en dressant les plans et devis et en demandant des soumissions. Je supposais que les soumissionnaires feraient des prix raisonnables. Quand j'eus constater que les prix demandés étaient de beaucoup plus élevés que ceux que je jugeais raisonnables, je donnai ordre de remettre les chèques aux soumissionnaires, de dresser de nouveaux plans et devis et de faire un nouvel appel de soumissions.

M. CROCKET: Alors le ministre a demandé des soumissions sans se rendre compte du coût probable des travaux, si j'ai bien compris ses explications?

L'hon. M. PUGSLEY: Je crois que mes explications sont très claires.

Travaux publics, imputable sur le revenu—Ports, rivières et ponts de la province de Québec, réparations et améliorations en général, $20,000.

L'hon. M. PUGSLEY: C'est un crédit général; nous avons besoin de cette somme additionnelle.

M. GERVAIS: Depuis deux ou trois ans la municipalité de Montréal demande au Gouvernement de construire un quai à l'île Sainte-Hélène, en face de la ville. Les membres de la Chambre savent qu'en été un très grand nombre de personne se rendent à l'île Sainte-Hélène. Je crois savoir que M. Michaud, ingénieur du ministère des Travaux publics à Montréal a fait un rapport à son département sur la nécessité et le coût de construction d'un quai et d'un abri à l'île Sainte-Hélène, en face de Montréal. Ces travaux devraient être exécutés cette année même.

Plus d'un demi-million de personnes se rendent tous les étés à cet endroit, la plupart appartenant à la classe ouvrière, aux classes les moins fortunées, et le Gouvernement devrait être tenu d'installer là un débarcadère convenable.

On devrait consacrer à ces travaux une somme d'environ $20,000 prise sur le crédit général qu'on demande à la Chambre d'ouvrir pour l'amélioration des ports et rivières en général. Je vois, par exemple, un crédit de $4,000 destiné à la réparation d'un quai à Nicolet. On pourrait aussi prendre une partie des deniers qu'on nous demande de voter pour un brise-glace sur la rivière Saint-Jacques, comté de Laprairie. Il me semble que le ministre devrait dire à la Chambre pour quelle raison il a refusé jusqu'ici de construire à l'île Sainte-Hélène, un quai et un abri devant servir à plus d'un demi-million de personnes.

L'hon. M. PUGSLEY: Je considère que cette question mérite que j'y réponde, et je vais m'efforcer d'expliquer pourquoi je n'ai pas pu, jusqu'à présent, me rendre à la demande de l'honorable député. Celui-ci a fait à ce sujet de vives instances auprès du ministère. Ce qu'il désire, c'est que le Gouvernement construise un quai à l'île Sainte-Hélène. Je ne croyais pas avoir de motifs suffisants de m'engager dans une telle dépense, surtout à un moment où tant de besoins pressants se font sentir ailleurs.

Ce quai serait à l'avantage exclusif de la population de Montréal qui se transporte à l'île Sainte-Hélène en été. Je n'ai pu me convaincre que ce quai serait suffisamment dans l'intérêt de la navigation en général pour me croire autorisé à demander au Parlement de voter un crédit à cette fin. Quoi qu'il en soit, je n'ai pas encore opposé de refus définitif à la demande, et mon honorable ami peut être certain que j'étudierai sérieusement la question.

M. GERVAIS: Il y a des années que la ville de Montréal demande cette amélioration; la municipalité a dressé au Gouvernement mémoire sur mémoire dans le but d'en obtenir une somme suffisante pour faire sauter des roches et construire le quai et l'abri. Je considère que ces travaux sur l'île Sainte-Hélène sont tout aussi nécessaires que nombre d'autres que le Gouvernement a entrepris sur le Saint-Laurent, comme, par exemple, les améliorations de la rivière Saint-Jacques, celles de Saint-Louis, de Sainte-Anne-des-Monts, etc. La population de Montréal contribue largement

au revenu de l'Etat, et le Gouvernement devrait tenir compte des demandes du conseil municipal. Je ne vois pas pourquoi on ne fait aucun cas des demandes, des désirs, des besoins de la ville de Montréal pour favoriser une foule de petits villages des bords du Saint-Laurent. Non seulement la ville contribue largement au revenu de l'Etat, mais dans toutes les branches de l'industrie elle contribue à la prospérité du pays et mérite plus d'égards qu'on ne lui en a témoigné jusqu'à présent.

Nous demandons que ce quai soit construit dans l'intérêt des ouvriers de la grande métropole commerciale du Canada, et le ministre des Travaux publics ne leur rend pas justice, lorsqu'il refuse d'accorder la requête qu'ils ont présentée par l'entremise du conseil municipal. Je voudrais savoir pourquoi on dédaigne les représentations du conseil municipal de Montréal pour favoriser les cultivateurs de Laprairie et les cultivateurs et les commerçants de la Rivière-Saint-François. Je demande aux représentants des autres divisions de Montréal d'appuyer ma demande. A Montréal, nous avons creusé dans l'intérêt de tout le pays, un port et un chenal qui valent aujourd'hui $50,000,000, sans recevoir un sou de l'Etat. La ville a été privé de cet actif dont le Gouvernement s'est emparé et lorsqu'elle demande qu'une modique somme de quinze à vingt mille dollars soit dépensé dans l'intérêt des ouvriers, on lui répond qu'elle ne peut pas obtenir cette somme.

Depuis trois ans on a dédaigné les représentations de la municipalité de Montréal. J'ignore pourquoi et je voudrais en savoir la raison. Je suis d'avis qu'on devrait fournir à la Chambre et à la population de Montréal des explications plus satisfaisantes que celles que nous avons entendues.

M. J. D. REID: J'aimerais savoir ce qu'en pense le directeur général des Postes.

L'hon. M. FOSTER: Il est facile d'expliquer pourquoi la requête du représentant de la division Saint-Jacques de Montréal (M. Gervais) n'a pas été accordée. Il fait preuve d'un si bon naturel et sourit si aimablement lorsqu'il demande quelque chose que le ministre croit qu'il ne parle pas sérieusement.

M. J. D. REID: Je demanderai au directeur général des Postes s'il approuve la requête du représentant de la division Saint-Jacques de Montréal (M. Gervais).

L'hon. M. PUGSLEY: Mon honorable ami n'a pas le droit d'exiger qu'un membre de la Chambre prenne la parole.

M. J. D. REID: Il me semble que le ministre devrait se prononcer.

L'hon. M. PUGSLEY: Finissons l'étude des crédits concernant la province de Québec.

M. H. GERVAIS.

M. J. D. REID: Le directeur général des Postes connait Montréal.

L'hon. M. PUGSLEY: Il n'est pas disposé à prononcer un discours dans le moment.

M. J. D. REID: Il tente d'éluder la question.

M. GERVAIS: Je voudrais que le ministre des Travaux publics nous expliquât pourquoi on a remis cette entreprise depuis trois ans. Certes, nous avons droit à certains égards. D'autres représentants de l'île de Montréal sont présents et je les laisserai exprimer leur avis sur ce sujet.

L'hon. M. PUGSLEY: J'ai dit à l'honorable député que j'examinerai encore sa requête. Si nous n'avons pas demandé l'ouverture d'un crédit c'est parce que, vu qu'il s'agit d'un quai qui servira aux touristes ou aux habitants de Monréal qui, en été, quitteront la ville pour se rendre dans l'île Sainte-Hélène, je n'ai pas cru que cette entreprise avait autant de titres aux faveurs de l'Etat qu'un quai qui serait plus utile à la navigation en général. Quoi qu'il en soit, j'examinerai attentivement les énergiques représentations de l'honorable député.

M. J. D. REID: Je suis d'avis que le directeur général des Postes devrait se prononcer sur cette question. Il devrait exprimer son avis afin de nous permettre de juger si la requête du représentant de la division Saint-Jacques est légitime. Autrement, nous supposerons qu'elle ne l'est pas.

Port de Nicolet.—Réparation de la jetée à l'embouchure de la rivière, abri, remise et dragage, $4,600.

L'hon. M. FOSTER: Voyons de quoi il s'agit.

L'hon. M. PUGSLEY: Cette somme servira surtout à des travaux de dragage à Nicolet.

M. AMES: Quel est l'adjudicataire des travaux?

L'hon. M. PUGSLEY: Le dragage a été adjugé à la compagnie d'améliorations du Canada au prix de $4, par verge cube, pour l'enlèvement des roches et de 22 cents pour les autres déblais, prix qui est réduit à $3 pour les roches et à 20 cents pour les autres déblais, lorsqu'ils sont seulement rejetés à côté.

M. J. D. REID: Qui est à la tête de la compagnie d'améliorations du Canada?

L'hon. M. PUGSLEY: Je l'ignore, mais je pense que c'est M. Moore, de Montréal.

M. AMES: Est-ce M. Moore de la maison T. F. Moore et compagnie?

L'hon. M. PUGSLEY: J'ignore si c'est M. Moore ou M. Cohen; je crois que c'est l'un ou l'autre.

M. J. D. REID: S'occupent-ils de dragage?

L'hon. M. PUGSLEY: Oui, ce sont des entrepreneurs de dragage.

M. J. D. REID: Possèdent-ils des dragueurs?

L'hon. M. PUGSLEY: Oui, ils ont une grande flotille de dragueurs.

M. J. D. REID: J'ai entendu perler de M. Cohen, mais je n'ai jamais entendu parler de la compagnie d'améliorations du Canada.

L'hon. M. PUGSLEY: Elle a trois ou quatre années d'existance.

M. J. D. REID: A-t-elle déjà exécuté d'autres travaux pour le département?

L'hon. M. PUGSLEY: Oui.

M. J. D. REID: Sous le nom de la compagnie d'améliorations du Canada?

L'hon. M. PUGSLEY: Oui.

Rivière Yamaska.—Jetée de débarquement de Saint-Maréchal d'Yamaska, $4,000.

M. J. D. REID: Nous désirons obtenir des explications concernant ce crédit.

L'hon. M. PUGSLEY: Le coût total de la jetée sera de $10,500. L'an dernier, nous avons ouvert un crédit de $2,000; dans le budget principal du prochain exercice est inscrite une somme de $4,500, et nous avons besoin d'un nouveau crédit de $4,000 pour payer les travaux exécuter jusqu'à la clôture du présent exercice.

M. AMES: Les travaux sont-ils exécutés en régie?

L'hon. M. PUGSLEY: Oui. Le terrain a coûté $500.

M. AMES: Dois-je comprendre qu'à la dernière session le Parlement a ouvert un crédit de $2,000 pour cette entreprise?

L'hon. M. PUGSLEY: Oui.

M. AMES: Vous avez dépensé $6,000 tandis que le Parlement n'avait voté que $2,000.

L'hon. M. PUGSLEY: Oui. On calcule que la dépense s'élèvera probablement à $7,200.

M. AMES: Les $4,000 que vous demandez serviront-ils à solder des comptes extérieurs.

L'hon.. M. PUGSLEY: Oui.

M. AMES: Ne semble-t-il pas étrange au ministre qu'après avoir demandé $2,000 pour construire un quai, il ait de propos délibéré dépensé $6,000, non pour des travaux adjugés à l'entreprise, mais pour des travaux exécutés en régie? Le département n'a-t-il pas pris pour règle de suspendre ces derniers lorsque le crédit est épuisé?

L'hon. M. PUGSLEY: Oui.

M. AMES: Et le Gouvernement a-t-il dépensé $6,000 lorsque le crédit était de $2,000. A-t-on payé les ouvriers sur cette somme de $4,000 qui est en discussion?

L'hon. M. PUGSLEY: Non, elle servira à les payer.

M. AMES: Quand l'entreprise a-t-elle été exécutée?

L'hon. M. PUGSLEY: On y travaille encore.

M. AMES: Mais la majeur partie des travaux n'a-t-elle pas été exécutée avant les temps froids, l'automne dernier?

L'hon. M. PUGSLEY: Une bonne partie des travaux est achevée.

M. AMES: Alors l'argent a été dépensé en septembre, en octobre et en novembre pendant l'élection et après que le crédit eut été complètement épuisé? On a retenu les ouvriers dans l'espérance que le Parlement ratifierait cette dépense six mois plus tard. N'est-ce pas la règle du département d'interrompre l'ouvrage quand le crédit est épuisé? Assurément, c'est ce que disent les instructions de l'ingénieur en chef à ses subordonnés dans tout le pays. Il les avertit formellement de ne pas dépasser le crédit pour aucune raison.

Si l'entreprise avait été adjugée, je comprendrais ce qui a eu lieu, mais lorsqu'il s'agit de travaux exécutés en régie, pourquoi le ministre a-t-il maintenu les hommes à l'ouvrage de manière à dépenser trois fois autant que le crédit que le Parlement avait ouvert? Pourquoi n'a-t-on pas discontinué les travaux quand ce crédit a été épuisé?

L'hon. M. PUGSLEY: J'avoue que l'honorable député a raison de dire que l'ingénieur en chef ordonne aux ingénieurs divisionnaires de suspendre les travaux lorsque les crédits sont épuisés; mais dans ce cas-ci l'ingénieur divisionnaire était d'avis et a fait rapport qu'il était nécessaire de poursuivre les travaux afin d'empêcher la perte des ouvrages déjà construits. J'ai été surpris et mécontent d'apprendre qu'on les avait continués, mais l'ingénieur divisionnaire était d'avis qu'il le fallait. Je demande cette somme afin de payer les travaux exécutés sous la direction de l'ingénieur divisionnaire et du consentement de l'ingénieur en chef, cela va sans dire.

M. AMES: Le ministre nous donnera-t-il les inscriptions qui forment cette somme de $4,500? Combien pour les salaires en souf-

france et depuis combien de temps ces salaires sont-ils dus?

L'hon. M. PUGSLEY: Je ne crois pas pouvoir donner ces renseignements à l'instant même, je ne connais pas le détail.

M. AMES: Alors, je suis d'avis de réserver le crédit dans l'intervalle, car voici un cas où le principe en jeu est grave, bien que la somme soit modique. Le Parlement ouvre un crédit et, lorsqu'il y a une élection pendant l'année, on retient les ouvriers longtemps après que l'argent est dépensé.

L'hon. M. PUGSLEY: Je consens à ce que le crédit soit réservé.

M. J. D. REID: L'an dernier, le ministre s'est présenté devant la Chambre et lui a dit qu'il avait besoin de $2,000 pour achever ce quai. Aujourd'hui il déclare qu'il a dépensé l'an dernier, non seulement ces $2,000, mais $4,500 de plus.

L'hon. M. PUGSLEY: L'honorable député affirme-t-il que j'ai demandé $2,000 pour compléter l'ouvrage? Il ne devrait pas faire une telle assertion à moins d'être sûr. Qu'il consulte le hansard, et il n'y verra rien de tel. Que répond-il?

M. J. D. REID: N'a-t-il pas dit qu'il lui suffirait de $2,000 pour l'année dernière?

L'hon. M. PUGSLEY: L'honorable député a dit que j'ai demandé, l'année dernière, $2,000 pour compléter les travaux. Je lui dirai qu'il ne trouvera aucune déclaration à cet effet dans le hansard.

M. J. D. REID: Je me suis trompé sur ce point. Je voulais dire que le ministre nous a dit qu'il suffirait de $2,000 pour les dépenses de l'année dernière.

L'hon. M. PUGSLEY: Le ministre n'a rien déclaré à ce sujet. Si je me rappelle bien, tous ces crédits ont été votés en cinq minutes, sans commentaire ni question.

(Le crédit est réservé.)

(Il est fait rapport des résolutions adoptées.)

LA BESOGNE DE LA CHAMBRE.

M. R. L. BORDEN: Avant que la Chambre lève sa séance, j'informerai le premier ministre que nous nous proposons, demain, si la Chambre doit siéger en comité des subsides, de discuter le rapport de M. le juge Cassels et l'enquête qu'il a tenue, pourvu naturellement, que cela soit agréable au Gouvernement.

Sir WILFRID LAURIER: J'aurais cru que l'honorable député aurait attendu que nous ayons énoncé notre politique sur cette question. J'avais espéré donner les informations voulues sur cette question avant aujourd'hui, mais j'en ai été empêché par la maladie. Je promets de les donner au commencement de la semaine.

M. H. B. AMES.

M. R. L. BORDEN: L'honorable ministre préférerait que nous ajournions le débat?

Sir WILFRID LAURIER: Oui, jusqu'à ce que nous ayons énoncé notre politique.

M. R. L. BORDEN: C'est que, voyez-vous, nous aurons une accumulation d'ouvrage pour la fin de la session, et j'aimerais qu'une date aussi prochaine que possible fût fixée. La semaine prochaine, mardi, probablement, nous discuterons le prêt du Grand-Tronc-Pacifique.

Sir WILFRID LAURIER: Je promets d'énoncer notre politique pas plus tard que mardi.

M. R. L. BORDEN: Pourriez-vous fixer jeudi de la semaine prochaine?

Sir WILFRID LAURIER: Oui.

M. R. L. BORDEN: Nous passerons demain, aux subsides?

L'hon. M. FIELDING: Oui.

M. R. L. BORDEN: Quel département?

L'hon. M. FIELDING: La continuation du département des Travaux publics.

(La Chambre lève sa séance à six heures de l'après-midi.)

CHAMBRE DES COMMUNES.

Jeudi, 25 mars 1909.

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

QUESTIONS.

IMPORTATION DE FRUITS DES ETATS-UNIS EN COLOMBIE-ANGLAISE.

M. BURRELL demande:

1. Quelles sont les quantités et la valeur des pommes, poires, pruneaux et prunes, pêches et baies, importés en 1908, des Etats-Unis en Colombie-Anglaise, ainsi que le montant des droits perçus?
2. Quels sont les chiffres correspondants pour pareille importation dans l'Alberta, la Saskatchewan, au Manitoba, et ailleurs au Canada?

L'hon. WM PATERSON (ministre des Douanes):

1 et 2. Les importations pour consommation, au cours de l'exercice 1908, sont comme suit:

	Quantité. Lbs.	Valeur. $	Droits. $ cts.
Prunes et pruneaux (avec noyaux).			
Manitoba..	1,743,980	72,855	17,439 80
Colombie-A.	789,522	35,610	7,895 22
Alberta..	387,567	16,355	3,875 67
Saskatchewan.. ..	95,545	4,959	955 45
Autres parties. ..	3,796,766	172,492	37,967 66

	Quantité.	Valeur.	Droits.
Pommes en nature.	Barils.		
Manitoba..	8,626	44,574	3,450 40
Colombie-A.	13,862	63,777	5,544 80
Alberta..	9,386	46,815	3,754 40
Saskatchewan.. ..	1,118	4,647	447 20
Autres parties. ..	4,107	22,335	1,642 80
Mûres, groseilles, framboises et fraises.	Lbs.		
Manitoba..	357,077	48,380	7,141 54
Colombie-A.	81,792	9,957	1,635 84
Alberta..	8,516	1,224	170 32
Saskatchewan.. ..	1,055	234	21 10
Autres parties. ..	1,247,675	121,723	24,953 50
Pêches.			
Manitoba..	885,690	39,890	8,856 90
Colombie-A.	571,503	24,860	5,715 03
Alberta..	307,835	13,638	3,078 35
Saskatchewan.. ..	74,406	3,245	744 06
Autres parties. ..	1,894,155	97,185	18,941 55
Prunes.	Boisseaux.	$	$ cts.
Manitoba..	15,761	40,633	4,728 30
Colombie-A.	4,145	10,314	1,243 50
Alberta..	5,241	12,233	1,572 30
Saskatchewan.. ..	1,233	3,001	369 90
Autres parties. ..	20,834	57,718	6,250 20
Coings, abricots, poires et pêches, n.c.a.	Lbs.		
Manitoba..	594,873	25,643	2,974 37
Colombie-A.	423,606	17,276	2,118 04
Alberta..	221,370	9,134	1,106 86
Saskatchewan.. ..	42,785	1,507	213 93
Autres parties. ..	2,461,981	96,766	12,309 94

BUREAUX DE VOTES D'ONTARIO.

M. ELSON demande:

A-t-on payé à tous ceux de qui on a loué des bureaux de vote, dans la province d'Ontario, pour la dernière élection fédérale, le montant dû pour ces locations? Dans la négative, pourquoi?

L'hon. CHARLES MURPHY (secrétaire d'Etat): Dans la province d'Ontario il y a plusieurs bureaux de vote pour la location desquels il n'a pas encore été transmis de fonds au président d'élection; dans quelques cas, cela tient à ce que les comptes des propriétaires n'ont pas encore été transmis, et dans d'autres cas, parce que les mémoires reçus n'ont pas encore été approuvés définitivement.

TRANSPORT DES DEPECHES DANS LE COMTE DE MIDDLESEX.

M. ELSON demande:

1. Le marché pour le transport des dépêches entre le bureau de poste de Hyde-Park, Ferguson, Lobo, Ivan, Coldstream, Poplar-Hill et Komoka, dans le comté de Middlesex, expire-t-il le ou avant le 1er avril 1909?
2. Dans l'affirmative, l'entreprise a-t-elle été remise en adjudictaion à partir du 1er avril, et quel est l'entrepreneur?
3. Quel est la durée de l'entreprise et quel est le prix annuel payé?
4. A-t-elle été adjugée au concurrent qui s'en est chargé au plus bas prix?

L'hon. RODOLPHE LEMIEUX (directeur général des Postes):

1. Ce marché expire le 31 mars 1909.
2. Oui, Robert E. Morris.
3. Quatre ans, du 1er avril 1909, au prix annuel de $745.00.
4. Oui.

HOMESTEADS A L'OUEST DU LAC WINNIPEG.

M. BRADBURY demande:

1. Le Gouvernement sait-il qu'une large proportion des terres concédées à titre de homesteads aux Ruthènes, aux Polonais et aux Allemands, à l'ouest du lac Winnipeg sont, paraît-il, des terres de médiocre valeur et impropres à la culture?
2. L'inspecteur du Gouvernement ou d'autres ont-ils déclaré, dans leur rapport, que ces terres étaient impropres à la colonisation? Dans l'affirmative, à quelle date?
3. Le Gouvernement a-t-il l'intention de permettre à ces colons que l'on dit établis sur des terres de médiocre valeur de les échanger pour de bonnes terres dans quelque autre district? Dans l'affirmative, dans quel district?

L'hon. FRANK OLIVER (ministre de l'Intérieur):

1. Non.
2. Non.
3. Voir les réponses apportées aux numéros 1 et 2. Sans plus amples renseignements, le Gouvernement ne saurait se prononcer sur l'initiative à adopter.

M. N. W. PLANK.

M. S. SHARPE demande:

1. M. N. W. Plank, chirurgien vétérinaire d'Uxbridge, a-t-il été employé par le Gouvernement comme officier spécial chargé de prévenir la propagation de la fièvre aphteuse?
2. Dans l'affirmative, quand ses fonctions ont-elles commencé et quand ont-elle pris fin?
3. Quel est le chiffre de ses appointements et de l'indemnité qu'on lui a accordée pour frais de route?

L'hon. SYDNEY FISHER (ministre de l'Agriculture):

1. Oui.
2. Son engagement date du 26 novembre 1908. L'engagement s'est terminé le 8 janvier 1909; il a duré trente-trois jours.
3. Appointements quotidiens, $5, $165; frais, $202.70.

M. BUELL.

M. S. SHARPE demande:

1. M. Buell, avocat, de Brockville, est-il à l'emploi du Gouvernement?
2. Dans l'affirmative, depuis combien de temps, quelles sont les conditions de son engagement et quel est le chiffre de sa rémunération?
3. Ses devoirs consistent-ils en partie, à soumettre aux commissaires des chemins de fer les réclamations des personnes qui demandent le redressement de certains griefs?
4. Qui a suggéré ou proposé au Gouvernement de l'employer?

L'hon. A. B. AYLESWORTH (ministre de la Justice):

1. Le ministre de la Justice a donné à M. Shepley, C.R., et à M. Buell instruction de comparaître, dans l'intérêt public, devant les commissaires des chemins de fer, relativement aux demandes formulées par les compagnies téléphoniques et par les compagnies de messagerie, afin de faire homologuer par la commission les tarifs des compagnies.

2. A différentes reprises, au cours des deux années écoulées. M. Buell ne touche pas de traitement, mais reçoit une rémunération quotidienne de $30, et en outre, on l'indemnise de ses déboursés.

3. Les instructions qu'il a reçues du ministre de la Justice ne comportaient nullement pareilles fonctions; mais d'après les instructions du président de la commission, M. Buell s'est chargé de présenter quelques plaintes se rattachant aux opérations des compagnies téléphoniques ou des compagnies de messagerie.

4. Par le ministre de la Justice, agissant de son propre mouvement, à la suite de la proposition présentée par l'ancien président de la commission portant qu'il y aurait lieu d'employer un conseil à cet égard.

RECLAMATION DE M. ACHILLE LEBEL CONTRE L'INTERCOLONIAL.

M. GAUVREAU demande:

1. Le département de la Justice a-t-il reçu de M. Achille LeBel, de Fraserville, ou de son procureur, une demande en obtention de l'autorisation de présenter une pétition de droit, pour blessures infligées à un cheval de prix alors qu'il était transporté par un des wagons de l'Intercolonial, à la station de la Rivière-du-Loup?

2. Dans l'affirmative, est-ce l'intention du département de l'accorder et quand? Sinon, sur quelle raison le département appuie-t-il son refus?

L'hon. A. B. AYLESWORTH (ministre de la Justice):

1. Oui.

2. La question est à l'étude.

COMMIS DE POSTE AMBULANTS.

M. GAUVREAU demande:

A quelle date MM. Furois et Dorais, commis de poste ambulants des chemins de fer, division postale de Québec, et M. Henry Whaten, commis de poste ambulant de la division postale de Saint-Jean (N.-B.), ont-ils passé leurs examens de promotion?

L'hon. A. B. AYLESWORTH (pour le directeur général des Postes): En 1897 les examens de promotion du service civil pour les employés ambulants des postes ont été supprimés et un examen d'aptitude leur a été substitué. Le commis de poste ambulant Furois a passé cet examen le 23 mars 1898 et le commis Dosais le 22 décembre 1899. Le commis ambulant Whaten a passé l'examen de promotion du service civil en 1889.

M. S. SHARPE.

CANAL DE LA RIVIERE HOLLAND ET DE NEWMARKET.

M. LENNOX demande:

1. Quand ont été demandées en premier lieu les soumissions pour la construction de la première section du canal à partir de la rivière Holland et Newmarket?

2. De qui des soumissions ont-elles été reçues, quelle était l'échelle des prix dans chacune, et quel était le montant total, calcul fait?

3. A qui le contrat a-t-il été adjugé, et quand?

4. Les entrepreneurs ont-ils poussé les travaux régulièrement pendant les saisons de travail depuis l'adjudication du contrat?

5. Quel montant a été payé à ces entrepreneurs en vertu de leur contrat, et quand le dernier paiement a-t-il été fait?

6. Ce contrat est-il encore en cours, ou les entrepreneurs ont-ils abandonné les travaux ou refusé de les compléter, et le Gouvernement a-t-il consenti à résilier le contrat?

7. Le Gouvernement a-t-il demandé des soumissions pour cette section une seconde fois? Dans l'affirmative, quand?

8. Quelles soumissions ont été reçues en cette occurrence, quelle était l'échelle des prix dans chaque cas, et quel était le montant total, calcul fait?

9. A qui le contrat a-t-il été adjugé dans ce cas?

10. S'il n'a pas été adjugé, quelle est la cause du délai?

L'hon. M. GRAHAM (ministre des Chemins de fer et des Canaux): Le renseignement répondant à cette question sera trouvé dans un état demandé le 26 janvier 1909 et déposé sur le bureau de la Chambre le 4 mars courant.

DEMANDE D'INFORMATIONS RELATIVES A DES RAPPORTS.

M. R. L. BORDEN: Avant de passer à l'étude des ordres du jour, je voudrais porter à l'attention du ministre de la Marine et des Pêcheries le fait qu'un renseignement demandé par moi le 25 janvier dernier, relativement à l'usine d'utilisation du chien de mer, n'a pas encore été déposé.

L'hon. L. P. BRODEUR (ministre de la Marine et des Pêcheries): Je l'ai précisément déposé il y a un instant.

M. R. L. BORDEN: Le même jour j'ai demandé un renseignement relatif à l'établissement des règles de la nouvelle classification du service civil. J'ignore si un rapport a été déposé. J'ai également demandé le dépôt de quelques documents relatifs au traité français.

L'hon. W. S. FIELDING (ministre des Finances): Je crois que toute la correspondance relative à cette affaire, a été déposée sur le bureau. Si l'honorable député avait besoin de nouveaux renseignements il n'aurait qu'à me prévenir, je les lui fournirais.

M. STAPLES: Le 17 février, j'ai demandé un renseignement particulier relatif aux travaux exécutés dans la rivière Assiniboine.

Le Gouvernement a entrepris certains travaux et les a laissés dans une situation telle que s'ils ne sont pas complétés, il y aura de grandes inondations dans la région. Je voudrais que le rapport soit déposé aussi vite que possible pour nous permettre de voir ce qui se passe.

L'hon. WM PUGSLEY (ministre des Travaux publics): Je vais ordonner immédiatement de faire des recherches.

M. STANFIELD: Je demanderai au ministre de la Marine et des Pêcheries, quand nous pourrons avoir le rapport du professeur Prince sur la pêche de l'alose dans la Nouvelle-Ecosse?

L'hon. M. BRODEUR: Le rapport a été reçu il y a quelques jours. Je le déposerai dès qu'il sera imprimé.

M. CROCKET : J'appellerai l'attention du ministre des Travaux publics sur un ordre de la Chambre adopté le 12 février pour le dépôt de tous les documents, pièces comptables, etc., au sujet des levés hydrographiques du Saint-Jean, entre Fredericton et Woodstock et je demanderai quand ce dépôt sera-t-il fait?

L'hon. M. PUGSLEY : Je vais m'en informer. Le sous-ministre me dit que dans quelques jours un grand nombre de rapports qui ont été ordonnés seront déposés.

M. BRADBURY : Je désire appeler l'attention du secrétaire d'Etat sur le fait qu'un rapport ordonné par la Chambre au sujet du montant payé à la Loberg Printing Company de Winnipeg, n'a pas été déposé.

L'hon. CHARLES MURPHY (secrétaire d'Etat): Je ferai faire des recherches à ce sujet dans le courant de l'après-midi.

M. BARNARD : Le 17 février un ordre de la Chambre a demandé le dépôt d'un état de certains revenus, avec les détails y afférents, du pénitencier de Kingston. La question était en discussion quand le solliciteur général présentait les crédits de ce département et il a déclaré que si on faisait une motion pour demander cet état, il serait déposé immédiatement. Le rapport a été demandé mais il n'a pas été reçu.

L'hon. JACQUES BUREAU (solliciteur général): En me reportant aux Procès-verbaux, je constate que l'état auquel fait allusion mon honorable ami a été déposé avant-hier.

PECHERIES DU MANITOBA.

M. BRADBURY : Je désire attirer l'attention du ministre sur une question importante. La Chambre a nommé un comité permanent pour s'enquérir des questions de pêcheries au Canada. J'espérais que les pêcheries du Manitoba seraient soumises à l'examen de ce comité, mais le ministre m'a informé que cela ne pouvait pas se faire parce qu'une commission avait été nommée. J'ai écrit le 19 à l'honorable ministre pour le prier d'ajouter à sa commission un Islandais—un des colons qui a le plus souffert de l'abaissement du niveau du lac Winnipeg, sans quoi satisfaction ne serait pas donnée.

L'hon. M. BRODEUR : Je n'ai pas vu la lettre, je suppose qu'elle a été envoyée au département.

M. BRADBURY : La lettre a été envoyée à l'honorable ministre lui-même.

AMENAGEMENTS DU BUREAU DE LA POSTE A DARTMOUTH.

M. R. L. BORDEN: Je désire attirer l'attention du directeur des Postes ou du ministre des Travaux publics sur le fait que les aménagements du bureau de la poste à Darthmouth sont très insuffisants. Le maître de poste et ses employés ne peuvent pas exécuter convenablement leur service par suite du défaut d'aménagements. Je crois que la question a déjà été portée à la connaissance du directeur général des Postes. J'ai été prié d'insister et j'insiste auprès de lui pour lui faire comprendre la nécessité de prendre une décision immédiate.

L'hon. RODOLPHE LEMIEUX (directeur général des Postes): Je vais immédiatement soumettre la chose au surintendant et voir ce qu'on peut faire.

QUESTION RELATIVE AU COUT DES SECTIONS DES PRAIRIES ET DES MONTAGNES DU GRAND-TRONC-PACIFIQUE.

M. R. L. BORDEN: Je désire attirer l'attention du ministre des Finances sur le renseignement qui a été déposé en réponse à ma demande faite mercredi de la semaine dernière. Je constate que les sommes actuellement dépensées pour la division des prairies et celle des montagnes se trouvent données dans la réponse A-1, ainsi qu'il suit: division des prairies $27,314,053.51; division des montagnes, $3,015,623.74. J'aimerais que le ministre des Finances donne au comité, quand nous discuterons la résolution, un état détaillé de ces dépenses. Je fais cette demande parce que je la crois juste, si l'on prend en considération le chiffre élevé des dépenses totales faites dans la division des prairies et des montagnes, comparativement à tous les devis qui ont été soumis à la Chambre il y a trois ou quatre ans. Je crois que la partie la plus importante de ce renseignement est en la possession du Gouvernement. On m'informe qu'elle a été remise au comité des comptes publics, mais il a

été établi quelque distinction, que je ne comprends pas bien, je l'avoue, relativement aux dépenses faites avec l'argent provenant d'obligations garanties par le Gouvernement ou avec celui qui provient d'obligations garanties par la compagnie du Grand-Tronc.

Je ne comprends pas comment on peut faire cette distinction; apparemment elle a été faite d'une certaine façon. Mais si elle a pu paraître une distinction absolument régulière au comité des comptes publics, elle ne me semble pas avoir ce caractère si l'on considère la proposition qui est soumise à la Chambre, d'autant plus que la question de dépense est très importante en vue surtout de l'examen que l'on se propose de faire relativement à l'aide qui est demandé.

Je dois dire que je ne critique pas ces réponses comme n'étant pas d'accord avec ce qui a été demandé, mais je tiens à déclarer qu'elles ne répondent pas précisément à ce que j'avais dans l'idée quand je les ai posées et qu'elles ne donnait pas exactement le renseignement que je désirais avoir.

Question 15, page 3. Cette question avait trait au total des prix fixés. S'il est possible d'obtenir une évaluation des prix fixés sur la route, je serais bien aise de l'avoir. Il peut être difficile de faire une évaluation qui aurait quelque valeur, mais pour nous, il serait à souhaiter de l'avoir, si le Gouvernement trouve convenable de la donner.

Question 16. Montant actuellement payé par les promoteurs de l'entreprise. Au 31 décembre 1908, le montant total s'élevait à $9,597,149.19. Je ne sais pas si cette somme comprend celle de $7,094,044.30 donnée dans la question n° 2, page 1, comme une avance de la compagnie du Grand-Tronc. Je voudrais savoir exactement ce qu'il en est, qui a avancé cette somme et de quelle manière elle apparaît dans la réponse à la question n° 2.

Question 20, page 5. Elle a trait à ce que j'ai déjà mentionné—le montant total des dépenses faites par la compagnie du Grand-Tronc-Pacifique.

Je désire savoir si M. Bell a examiné les livres et pièces justificatives de la compagnie en vue de connaître l'emploi qui a été fait des sommes provenant des obligations garanties par l'Etat. Je désire connaître les résultats fournis par son examen, lesquels, si j'en crois cette réponse, auraient été transmis par le département des Chemins de fer et des Canaux à M. Collingwood Schreiber, ingénieur en chef du Gouvernement pour la division ouest du chemin de fer transcontinental. Je ne vois ici aucune autre note, mais plus tard je poserai peut-être une ou deux autres questions au ministre des Finances.

L'hon. W. S. FIELDING (ministre des Finances): N'ayant pas sous les yeux le texte du document, je n'ai pu me rendre parfaitement compte de ce que l'honorable député (M. R. L. Borden) désire obtenir. Lorsque sa demande de ces jours derniers a été présentée, j'ai donné ordre aux employés de mettre sur-le-champ la question à l'étude, et de faire de leur mieux pour répondre à toutes les questions contenues dans la note. Nous y sommes parvenus assez bien, si je ne me trompe. Je verrai à ce que le compte rendu des débats contenant ses observations soit mis entre les mains de mes fonctionnaires qui se chargeront de fournir tous les renseignements qui sont en notre possession à ces divers égards.

M. R. L. BORDEN: Il est une question que j'ai oublié de signaler: aux termes de la convention, dont le texte est aux pages 12 et 15 du document imprimé, une certaine somme de $793,600 a été portée au crédit d'une certaine émission de 9,920 actions, et la somme représentant l'écart entre $793,600 et la valeur au pair des actions, a été versée en espèces. Je ne sais pas que l'emploi fait de cette somme soit indiqué nulle part dans les documents qui ont été déposés. Je prie le ministre des Finances d'obtenir également cette information. Je ne suis pas très sûr d'avoir été compris.

L'hon. M. FIELDING: Je transmettrai aux employés le texte des observations contenues dans le compte rendu des débats, avec ordre de recueillir tous les renseignements que demande l'honorable député et qui sont en notre possession.

M. H. B. AMES (Montréal, div. Saint-Antoine): Je désire obtenir un mot de renseignement sur une question se rattachant au présent débat. Je désire savoir quel rang occupe par rapport aux autres obligations dont s'est chargé le Grand-Tronc, la garantie que cette compagnie doit donner quant à cet emprunt de $10,000,000. Se range-t-elle à la suite de son capital d'emprunt et des autres garanties qu'elle a données? Le ministre voudra-t-il se renseigner à cet égard?

L'hon. M. FIELDING: Je vais faire préparer un état précis. Elle devient une garantie secondaire; les autres garanties mentionnées par l'honorable représentant (M. Ames), ont priorité.

M. AMES: Le ministre voudra-t-il faire préparer une liste afin que nous sachions exactement quelle est son rang?

L'hon. M. FIELDING: Certainement.

M. AMES: Que la réponse indique quelles autres obligations devront être satisfaites avant que celles-ci aient une valeur.

L'hon. M. FIELDING: Je verrai à ce que le renseignement soit fourni.

DEMANDE DE DOCUMENTS.

M. A. N. WORTHINGTON (Sherbrooke): Je prie le ministre de la Milice et de la Dé-

fense (sir Frederick Borden) d'observer que plusieurs états demandés de son département n'ont pas encore été déposés sur le bureau. Quand pouvons-nous compter les obtenir?

Sir FREDERICK BORDEN (ministre de la Milice et de la Défense): Sur-le-champ, je pense.

QUESTION CONCERNANT LES COMMIS DU SERVICE DES MARCHANDISES SUR L'INTERCOLONIAL.

L'hon. M. FIELDING propose à la Chambre de se déclarer en comité des subsides.

M. R. L. BORDEN (Halifax): Avant que vous quittiez le fauteuil, monsieur l'Orateur je prie le ministre des Chemins de fer et des Canaux de nous dire s'il a mis à l'étude le rapport du comité chargé de s'enquérir de différends survenus entre les administrateurs de l'Intercolonial et les commis préposés au transport des marchandises à Halifax et Saint-Jean. Je relève dans le rapport du comité certaines constatations assez importantes qui ont dû être signalées au ministre et qui ont peut-être arrêté son attention. Ce qui suit est un extrait de la page 4 du rapport, compris dans un état déposé sur le bureau de la Chambre :

Effectivement, après une discussion portant sur tous les points, il a été convenu entre les parties de ce qui est indiqué ci-dessous:

Votre comité est d'avis qu'on obtiendrait un fonctionnement plus harmonieux et plus satisfaisant du système en faisant une classification des commis. Sans compter qu'on aurait ainsi un procédé automatique d'avancement qui fait défaut à l'heure qu'il est, et dont l'absence actuellement est une source de mécontentement, par suite de l'incertitude dans laquelle se trouvent les commis actifs de recevoir la récompense de leur assiduité durant de longues années. C'est aux employés du chemin de fer, mieux au courant de l'administration de l'Intercolonial que votre comité ne peut l'être, de définir le mode de classification qu'il convient d'adopter.

Les intéressés devront nécessairement accepter la classification qui aura été adoptée, sauf, bien entendu, leur droit de signaler à l'attention de leurs supérieurs tout changement dans cette classification qui leur paraîtra dans l'interêt bien compris du service.

Plus loin, à la page 5, au sujet des promotions, le rapport s'exprime en ces termes:

Votre comité est, en outre, fermement d'avis que, sauf les rares cas dans lesquels un homme du dehors exceptionnellement habile, est appelé à remplir un emploi exigeant une formation et des connaissances spéciales, la règle devra être de donner de l'avancement à ceux dejà dans le service, en tenant compte, bien entendu, des nécessités et de la bonne exécution de ce service.

Et plus loin, à la page 7:

Le comité a fait un nouvel examen de la question et soumet maintenant les conclusions supplémentaires suivantes: Le comité après enquête est d'avis, en ce qui regarde la rémunération des employés, que la pratique actuellement en vogue de nommer de temps à autres de nouveaux employés, à des chiffres d'appointements plus élevés, de préférence à d'anciens employés probablement plus compétents, est nuisible au service et injuste à l'égard des employés. Le remède à cet abus se trouve dans la réorganisation, dans l'abolition du système actuel de nominations politiques dont l'application à l'Intercolonial nous paraît incontestablement avoir donné de mauvais résultats au point de vue de l'efficacité du service.

Je ne soulève pas cette question aujourd'hui dans le but de manifester du mauvais vouloir ou de me livrer à des critiques à l'encontre du département, mais simplement dans le but de savoir si ce propos a bien été soumis à l'attention du ministre, s'il en a mis les conclusions à l'étude, comme je n'en doute pas, s'il s'est lui-même formé une opinion quant à la ligne de conduite à suivre dans les circonstances; et, s'il n'est pas en mesure de nous faire part de cette opinion aujourd'hui, quand pouvons-nous compter qu'il nous en fera part?

L'hon. G. P. GRAHAM (ministre des Chemins de fer et des Canaux): Je vais passer pour hérétique peut-être, mais je ne saurais reconnaître que la longueur de la période d'emploi soit en elle-même une raison suffisante pour obtenir de l'avancement.

L'hon. M. FOSTER: Non pas en elle-même. . .

L'hon. M. GRAHAM: A mon avis, la compétence est le critérium par excellence. C'est elle qui, de concert avec la longueur de la période d'emploi, devrait déterminer la promotion. Ce rapport du bureau a été signalé à mon attention, l'autre jour, par l'honorable représentant d'Halifax, (M. Crosby), au moment où la Chambre allait se déclarer en comité des subsides, et, si je me rappelle bien, j'ai répondu alors qu'il n'avait encore été pris aucune décision, l'une des raisons étant que l'application du rapport nécessiterait le renvoi de plusieurs employés. En vue de m'assurer de quelle manière les conclusions de ce rapport pourraient être appliquées sans injustice pour aucun employé, je suis à faire faire un tableau aussi complet que possible des états de service, des aptitudes et autres caractéristiques des divers commis. Une fois ces renseignements obtenus, je me propose de me conformer aux conclusions du rapport.

M. DANIEL : Relativement au rapport dont il vient d'être question, je ferai observer au ministre des Chemins de fer et des Canaux, que l'autre jour, parlant du chemin de fer intercolonial, il a déclaré que ce chemin de fer, loin d'avoir un personnel trop

nombreux, avait proportionnellement moins d'employés que certains autres chemins de fer du Canada. S'il en est ainsi, il faut admettre que les commis à l'emploi de l'Intercolonial, à Halifax et Saint Jean, ne sont pas trop nombreux, et par suite ce rapport est inexact sur ce point. Ou le ministre s'est trompé, ou le rapport fait erreur ; la ligne de couduite qui s'impose au ministre ne saurait donc faire aucun doute ; il lui incombe d'accorder une rémunération convenable aux employés de l'Intercolonial dans ces deux villes; et si j'en juge par les extraits qu'on nous a lus de ce rapport, ses auteurs n'hésitent pas à reconnaître que la rémunération de ces employés est insuffisante. Il a été aussi déclaré que le personnel était trop nombreux, qu'il y avait trop d'employés pour la besogne à faire, et que l'excédent des salaires ainsi payés devrait être réparti entre les employés dont les services doivent être retenus. Mais étant donnée la déclaration faite par le ministre lui-même l'autre jour, que le nombre des employés de l'Intercolonial est proportionnellement moins grand que celui des autres chemins de fer, il me semble que les employés aux installations terminales d'Halifax et de Saint-Jean ont assez raison d'exiger un surcroît de rémunération.

M. CROSBY : J'aurais aimé cousulter ce rapport, mais il ne fait que de m'être remis. Il ne me paraît pas que ce bureau de conciliation est chargé de s'enquérir du nombre d'employés qu'il convient d'avoir sur l'Intercolonial. Sa mission était de s'enquérir si les employés en question étaient ou non convenablement payés de leurs services. Je ne vois donc pas de quel droit il a fait rapport au ministre des Chemins de fer et des Canaux, que son département est chargé d'employés.

La commission semble avoir dépassé les bornes en agissant ainsi, vu surtout que le ministre des Chemins de fer a déclaré l'autre jour avec chiffres à l'appui que le nombre des employés sur l'Intercolonial était proportionnellement moins nombreux que sur toute autre ligne au Canada. Pour moi, cela règle la question et je ne crois pas que cette commission puisse faire un rapport aussi catégorique que cette déclaration du ministre.

Laissant de côté la question du nombre des employés à Saint-Jean et à Halifax, la commission dit dans son rapport que ces employés ne sont pas suffisamment rémunéres et conclut à un relévement des salaires.

Je ne discuterai pas la question des aptitudes et d'autres dont parle le rapport, car je suppose que nous aurons d'autres occasions de traiter ces sujets au long, mais je dis que, quoi qu'il advienne de ce rapport, les employés qui ont accepté les dispositions relatives à la conciliation de la loi Lemieux, qui ont consenti à la nomination de cette commission, méritent d'être libéralement et équitablement traités.

Quant à la question du nombre des employés, si le ministre, après une enquête complète, constatait qu'il peut être réduit, ce serait à lui de décider, car la commission n'a rien à y voir. Après les chiffres donnés à la Chambre l'autre jour, après la longue discussion que nous avons eue, après les nombreuses références faites à l'administration des chemins de fer du Canada, je suis convaincu que le nombre des employés sur l'Intercolonial n'est pas excessif.

Ces employés qui avaient exposé leurs griefs, qui s'étaient même mis en grève ou avaient menacé de se mettre en grève, ont accepté cette commission et il doivent avoir le bénéfice de tout ce que leur concède le rapport de la commission.

(La motion est adoptée et la Chambre siège en comité des subsides.)

SUITE DE LA DISCUSSION DES SUBSIDES.

Débarcadère à Saint-Michel d'Yamaska, $4,000.

M. AMES: Dans cette affaire un crédit de $2,000 avait été voté et quand il fut épuisé, on continua les travaux et de nouvelles dépenses furent encourues. Pourquoi cela?

L'hon. WM PUGSLEY (ministre des Travaux publics): L'ingénieur a continué les travaux jusqu'à une date récente, parce qu'il croyait qu'il y avait du danger à les laisser dans l'état où ils étaient à l'épuisement du premier crédit.

M. AMES: Après que les $2,000 eurent été dépensés, les travaux furent continués jusqu'à concurrence de $4,000 qui n'ont pas été votés. Les salaires des ouvriers ont-ils été payés?

L'hon. M. PUGSLEY: Non. Ce crédit servira à les payer.

M. AMES: Le Gouvernement doit-il $4,000 pour des salaires et des matériaux, en septembre, octobre, novembre et décembre? Ces ouvriers ont-ils attendu leurs salaires tout ce temps?

L'hon. M. PUGSLEY: Oui, mais ces ouvriers étaient avertis que s'ils continuaient à travailler, ils devraient attendre le vote d'un crédit par le Parlement.

M. AMES: Le ministre est-il en faveur d'un pareil système?

L'hon. M. PUGSLEY: Non, et je ne l'excuserais que dans des circonstances très exceptionnelles. Dans cette affaire, l'ingénieur fit, le 6 janvier 1909, le rapport suivant à l'ingénieur en chef:

Le débarcadère en cours de construction à Saint-François-du-lac, Yamaska, est exposé à

être endommagé par les crues de l'hiver ou du printemps, à moins que les travaux ne soient poursuivis et complétés durant l'hiver.

L'hon. M. FOSTER: Quand le premier crédit fut-il épuisé?

L'hon. M. PUGSLEY: Vers la fin de l'automne. Le rapport ajoute:

Les travaux les plus pressants comprennent le ballastage en pierre, les étais, le plancher, etc., ce qui exigera une nouvelle dépense de $1,900 et $2,300 pour la main-d'œuvre; total, $4,200. Si les travaux sont continués, les ouvriers et les fournisseurs consentent à attendre le paiement jusqu'à ce qu'un nouveau crédit soit voté.

La position était parfaitement comprise; mais j'admets avec l'honorable député (M. Ames) que le système ne doit pas être encouragé. Dans ce cas-ci, les circonstances étaient exceptionnelles et l'ingénieur en chef autorisa l'ingénieur ordinaire à continuer les travaux.

M. AMES: En cas d'urgence, le ministre ne peut-il pas se procurer un crédit supplémentaire, par des moyens légaux?

L'hon. M. PUGSLEY: Pour des dépenses imprévues, on peut obtenir un mandat du Gouverneur général et peut-être aurait-on pu en demander un dans ce cas.

M. AMES: Ces mandats du Gouverneur général n'ont-ils pas expressément pour but de faire face aux besoins imprévus et urgents, et l'intention de la loi, en autorisant ces mandats n'était-elle pas de prévenir toute irrégularité de cette nature? S'il y avait réellement urgence pourquoi le ministre n'a-t-il pas demandé un mandat? Il est indigne du Canada de faire travailler des ouvriers et leur demander d'attendre pour leur salaire. Nous entendons dire partout dans le pays que le Gouvernement ou ses fonctionnaires ont fait faire des travaux et n'ont pas payé les ouvriers. La même chose est arrivée à Lakevale, dans la Nouvelle-Ecosse; ces ouvriers qui n'ont pas été payés ont écrit des lettres de supplication au département et à leurs représentants.

L'hon. M. PUGSLEY: Dans la présente affaire, l'ingénieur en chef qui ne se rendait probablement pas compte de son importance, ne m'a signalé le cas que dans le cours de février; vu les circonstances exceptionnelles, il a agi de sa propre autorité. Le 15 décembre il écrivait à l'ingénieur ordinaire:

Monsieur,—Quant à interrompre les travaux à Saint-François du Lac et à Saint-Michel, Yamaska, le département est informé qu'à moins que ces travaux ne soient continués et terminés cet hiver, ils sont exposés à être endommagés ou emportés, au printemps.

Les crédits affectés à ces travaux sont épuisés et même dépassés, mais on prétend que les ouvriers et les fournisseurs seraient disposés à attendre, pour être payés, que de nouveaux crédits pour compléter les travaux, fussent disponibles.

Vous voudrez bien, par conséquent, étudier immédiatement la question et m'envoyer un rapport m'informant s'il est urgent ou non que ces travaux soient continués et complétés, pour éviter les dangers dont je viens de parler. Vous me direz aussi quelles sommes seront nécessaires pour compléter ces deux entreprises. Comme il y a urgence, je désire avoir ce rapport sans retard.

M. Bélanger répondit le 6 janvier, par la lettre que j'ai citée. L'explication donnée par l'ingénieur est que le contremaître fit poursuivre les travaux quelques jours après avoir été averti de ne pas déposer le crédit voté, et c'est alors que l'ingénieur en chef, après avoir été averti du danger de discontinuer le travail, écrivit à l'ingénieur ordinaire et en reçut cette réponse.

M. AMES: A quelle date a-t-il été averti que le crédit était épuisé?

L'hon. M. PUGSLEY: Je ne saurais le dire au juste, mais je crois que c'est quelque temps avant le 15 décembre. Mon honorable ami semble dire que les cas de cette nature sont nombreux. Il me permettra de lui faire observer qu'il connaît tous ceux qui existent. Ils sont en très petit nombre et, en règle générale, nous ne permettons pas cette coutume.

L'hon. M. FOSTER: Combien de cas?

L'hon. M. PUGSLEY: Deux ou trois cas sont parvenus à ma connaissance, pour des sommes comparativement minimes, et dans deux, l'ingénieur s'était guidé sur le budget imprimé qui avait été publié, et il est supposé qu'il n'a pas eu connaissance d'une correction qui fut faite, après que le crédit original fut diminué, à ma demande. Il y a eu deux cas de cette nature et celui-ci est le troisième. Nous sommes très particuliers sur ce point et mes instructions sont formelles. Ici personne n'a eu à se plaindre, car les ouvriers et les fournisseurs, ont consenti à continuer les travaux, pour éviter des dommages, avec l'entente qu'ils ne seraient payés qu'après que le Parlement aurait voté un nouveau crédit.

L'hon. M. FOSTER: L'honorable ministre ne paraît pas se rendre compte de la gravité de l'état de chose que révèle cette affaire. Il dit que pareille chose n'est arrivée que trois fois, à sa connaissance. Nous devons nous en rapporter à ce qu'il dit, sur ce point, mais je l'invite à bien méditer ceci: Il n'y a que deux manières légales de dépenser les deniers publics; il faut que le Parlement ait autorisé la dépense, ou que le gouverneur général ait accordé un mandat. Le mandat du gouverneur général est un moyen auquel les ministres peuvent avoir recours dans le cas urgents, lorsque le Parlement n'est pas en session, pour faire ou compléter certains travaux imprévus et de pressante nécessité. Le Parlement a voté une loi contenant des dispositions relatives aux dépenses impré-

vues et urgentes, et le ministre est tenu de se conformer à ces dispositions; il a juré de s'y conformer.

Mais dans le présent cas, qu'est-il arrivé? Le crédit fut voté, l'argent fut dépensé et au delà, un contremaître complaisant n'a pas congédié les ouvriers quand il aurait dû le faire, et je serais bien aise que le ministre nous donnât la date exacte à laquelle le contremaître outrepassait ses instructions. Un peu plus de $2,000 avait été dépensé, et alors le ministre, parce que c'est lui qui est responsable, tira sur le Trésor fédéral, jusqu'à concurrence de $4,000.

L'hon. M. PUGSLEY: Mon honorable ami est absolument dans l'erreur. C'est exactement ce que nous n'avons pas fait. Ces ouvriers et fournisseurs ne sont pas encore payés et ne le seront pas, si ce crédit n'est pas voté.

L'hon. M. FOSTER: Je sais parfaitement ce que je dis, si seulement l'honorable ministre veut bien me permettre de continuer. Je dis que le ministre, n'ayant pas d'argent à sa disposition, et ne voulant pas s'adresser au conseil des ministres pour en obtenir un mandat du gouverneur général tira un chèque sur le Trésor.

L'hon. M. PUGSLEY: C'est précisément ce que le ministre n'a pas fait; il n'a pas été émis de chèque pour cette somme.

L'hon. M. FOSTER: Si le ministre me le permet, je vais lui mettre sous les yeux ce qu'il a fait. Impossible de lui faire bien entendre ceci sans qu'il faille se servir d'un langage énergique.

L'hon. M. PUGSLEY: Il importe qu'il ne s'écarte pas de l'exactitude.

L'hon. M. FOSTER: Le ministre a mis le trésor public à contribution d'une façon qui lui était interdite. Il n'a pas fait de chèque sur le papier, mais il a autorisé ses fonctionnaires à employer les ouvriers, promettant que leurs salaires leur seraient payés. Promettre ainsi à ces gens qu'ils seraient payés à une date déterminée équivalait pour moi à l'émission d'un chèque sur le trésor fédéral. Le ministre était-il autorisé à agir de la sorte? Il admet lui-même qu'il n'en avait pas le droit. Je me suis servi d'un langage figuratif.

L'hon. M. PUGSLEY: Très figuratif, en effet.

L'hon. M. FOSTER: Je m'en suis servi pour que le ministre se rendît compte de l'énormité de ce qu'il a fait. Oserait-il, par exemple, se présenter à une banque pour l'autoriser à émettre à son ordre un effet payable à une date quelconque et devant servir à solder une réclamation non échue ou le coût de travaux non autorisés? Il n'en aurait pas le droit. Il sait qu'il ne le ferait pas, qu'il n'aurait pas le droit de le faire et qu'agir de la sorte serait contraire à la loi et à la raison. C'est à cela cependant qu'équivaut précisément ce qu'il a fait. L'honorable collègue qui siège derrière moi a dit que cette manière d'agir est indigne du Gouvernement; c'est là le moindre des détails. Il s'agit d'un système qui équivaut à mettre d'avance le trésor fédéral à contribution sans en avoir le droit et sans y être autorisé.

Cette manière de gérer les affaires du ministère est éminemment détestable. Quant au ministre, il se tire aisément de ce mauvais pas. Hier encore, nous avions la preuve que son prédécesseur et lui-même ont pu, sans autorisation et contrairement aux dispositions formelles de la loi, dépenser $25,000 en travaux exécutés en régie d'une année à l'autre. Jamais il n'est venu à la pensée du ministre de remplir la simple formalité qui consiste à faire régulariser pareille manière d'agir au moyen d'un décret du conseil. Il y a une loi qui prescrit l'attitude que le ministre doit prendre en pareil cas et interdit implicitement toute autre ligne de conduite. Cette loi, le ministre l'a violée à mainte et mainte reprise. L'affaire de l'aqueduc de Saint-Jean n'est pas la première du genre; nous en avons eu d'autres exemples il y a quelques jours.

Jusqu'à quand le Parlement va-t-il permettre que le ministre agisse de cette façon arbitraire, irrégulière et illégale? Nous avons établi une loi prescrivant que ces sortes de dépenses seront l'objet de soumissions et d'adjudications, mais comme il pourrait résulter des inconvénients d'une application trop rigoureuse de cette règle, nous avons fait une exception en prescrivant que lorsqu'une dépense ne doit pas excéder $5,000 et que le ministre a lieu de croire qu'il serait plus satisfaisant et plus expéditif de faire exécuter les travaux en régie, il fait sa demande et expose ses raisons au conseil, et si ce dernier y consent, les travaux sont exécutés de cette manière. Mais l'honorable ministre et son prédécesseur ont fait exécuter en régie, à Carleton et à l'île aux Perdrix, des travaux qui ont occasionné une dépense de $65,000.

L'hon. M. PUGSLEY: Il me semblait que cet article du budget avait été voté.

L'hon. M. FOSTER: Je m'en sers à titre d'exemple. Je sais qu'il ennuie beaucoup le ministre.

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

L'hon. M. FOSTER: Si des contraventions aussi manifestes le laissent indifférent, je conçois que cela ne l'émeuve pas; mais comme ces contraventions se renouvellent sans cesse, il s'agit de savoir si le Parlement entend se désister de ses droits pour s'en rapporter, dans les cas de cette nature à la discrétion d'un ministre irresponsable. Je ne crois pas que telle soit

l'intention du Parlement. Ses attributions sont déjà assez restreintes, et quand il rend une loi, le ministre doit être tenu de la respecter; or, les lois relatives aux dépenses des deniers publics comptent parmi les plus importantes. Je dis ces choses en termes aussi énergiques que possible parce qu'il est évident qu'elles laissent le ministre indifférent.

L'hon. M. PUGSLEY: Je ne crois pas que l'honorable député profite du bon crédit pour formuler ses plaintes. S'il avait dénoncé hier avec autant de force qu'aujourd'hui la dépense relative aux travaux de l'île aux Perdrix, ses protestations auraient pu produire quelque effet.

L'hon. M. FOSTER: Je l'ai fait.

L'hon. M. PUGSLEY: Mais l'article actuellement à l'étude n'est aucunement de nature à motiver une telle violence de langage, et cela pour l'excellente raison que le Parlement, à sa dernière session, a autorisé la continuation des travaux.

L'hon. M. FOSTER: Il a autorisé le ministre à dépenser $2,000.

L'hon. M. PUGSLEY: Quand les $2,000 eurent été dépensés, on s'aperçut qu'à moins de les continuer au prix de cette dépense additionnelle, les travaux courraient le risque d'être balayés par les eaux. Le fait fut signalé à l'ingénieur en chef qui y appela mon attention, et l'ingénieur ordinaire fut autorisé à faire le nécessaire pour que les travaux fussent à l'abri du danger au printemps. Tout ce que fit l'ingénieur en chef, ce fut de dire à l'ingénieur ordinaire que les ouvriers employés aux travaux et les fournisseurs de matériaux devraient courir le risque d'attendre que le Parlement eût voté les deniers nécessaires.

Je me permettrai de faire observer qu'à l'époque où l'honorable député était ministre des Finances, les choses se passaient tout comme aujourd'hui, comme elles se sont passées sous tous les régimes. Supposons qu'il s'agisse d'ériger un édifice au coût estimatif de $100,000. Il est d'usage que le Parlement vote le tiers des deniers, c'est-à-dire la somme qui sera vraisemblablement dépensée dans le cours de l'année à venir, après quoi l'entrepreneur se met à l'œuvre; mais il est stipulé au contrat que si l'entrepreneur excède le crédit ouvert par le Parlement, ce sera à ses risques et périls. Il est censé devoir suspendre les travaux dès que le crédit est épuisé. Si, le 1er octobre, l'entrepreneur a exécuté des travaux jusqu'à concurrence du tiers du coût estimatif de l'édifice et que le crédit voté par le Parlement soit épuisé, doit-il suspendre les travaux? Est-ce cela que l'on faisait à l'époque où l'honorable député était ministre? Non; l'entrepreneur poursuit les travaux; il lui est loisible d'en exécuter jusqu'à concurrence de $75,000. Que faisait mon honorable ami en pareil cas? Ils inscrivait au budget supplémentaire un crédit destiné à solder le coût de tous les travaux exécutés par l'entrepreneur en plus de ceux qu'embrassaient le crédit antérieur. Voilà ce qu'il a fait à mainte et mainte reprise.

Quelle différence y a-t-il entre ce cas-là et le cas actuel? Nos adversaires prétendent que l'inscription, dans le cas présent, d'un crédit au budget supplémentaire équivaut à l'émission d'un chèque de $4,000 sur le Trésor fédéral. Mais quand mon honorable ami donnait à entendre à son entrepreneur qu'il serait inscrit au budget supplémentaire un crédit destiné à solder le coût des travaux qu'il avait exécutés au cours de l'exercice en plus de ceux que le Parlement avait autorisés, émettait un chèque sur le trésor fédéral jusqu'à concurrence de la somme de ces dépenses? S'il dit vrai, il se trouve que chaque article du budget supplémentaire représente un chèque sur le trésor et constitue une mise à contribution du crédit de l'Etat; tous les crédits inscrits au budget supplémentaire—ils se chiffrent à $2,000,000 ou $3,000,000 — devraient être rayés. Mais pourquoi sont-ils inscrits? Parce qu'ils représentent les salaires des ouvriers, les loyers et les fournitures, les sommes dues aux entrepreneurs d'édifices publics et de quais sur tous les points du pays, travaux dont le budget pricipal de l'an dernier n'a pas suffi à solder le coût total. Voilà pourquoi nous demandons l'ouverture de ces crédits supplémentaires.

Grâce à l'esprit pénétrant dont il est doué, grâce à son aptitude remarquable à distinguer le bien du mal, mon honorable ami est peut-être en mesure de voir une différence entre les deux cas; pour moi, je n'en vois pas. Certes, le surveillant des travaux est tenu de faire suspendre les travaux dès qu'on lui annonce que le crédit est épuisé, et ce n'est qu'en certains cas tout à fait exceptionnels qu'il peut en autoriser la continuation. Or, dans le cas qui nous occupe, l'ingénieur était d'avis qu'il fallait, pour mettre les travaux à l'abri de la destruction, en poursuivre l'exécution et faire les dépenses nécessaires.

M. GERMAN : Je suis tout particulièrement au fait du sujet qui nous occupe en ce moment. Je sais que les entrepreneurs ont pour habitude de poursuivre les travaux sans attendre l'ouverture des crédits nécessaires. Si le ministère des Travaux publics ou celui des Chemins de fer et des Canaux, quand ils mettent des travaux en adjudication, prévenaient les entrepreneurs qu'une certaine somme sera attribuée à ces travaux et qu'une fois cette somme épuisée, les travaux seront suspendus, les soumissions seraient bien différentes de ce qu'elles sont actuellement.

Sous l'ancien régime, quand l'honorable député de Lanark-nord (M. Haggart) dirigeait le ministère des Chemins de fer, les

choses se passaient tout comme aujourd'hui Mon honorable ami a beau hocher la tête, je sais qu'il en était ainsi. Si l'on disait aux entrepreneurs qu'ils devront suspendre les travaux dès que les crédits seront épuisés, ils soumissionneraient en conséquence. La difficulté naît de ce qu'ils soumissionnent les travaux comptant qu'ils pourront les poursuivre et les terminer après épuisement des crédits. Après y avoir mis de leur argent, ils constatent qu'ils ne peuvent se faire rembourser. C'est de là que provient toute la difficulté.

J'ai moi-même appelé sur ce point l'attention du ministre des Travaux publics (M. Pugsley) et de son honorable collègue des Chemins de fer (M. Graham). Aux entrepreneurs qui mettent ainsi leurs propres deniers en jeu, on devrait payer un intérêt parce qu'eux-mêmes paient de l'intérêt aux banques qui leur font des avances. Il n'est que juste, ce me semble, de payer l'intérêt de l'argent dû à un entrepreneur, de la date du déboursé à celle du paiement. Si le ministère prévenait les entrepreneurs que les travaux s'exécuteront à certaines conditions, les soumissions seraient plus élevées; mais il ne les prévient pas.

Je suis assez au fait de toute la situation pour savoir ce que les deux grands ministères à dépense, les Travaux publics et les Chemins de fer, ont de mieux à faire, c'est de prévenir les entrepreneurs qu'il y a une certaine somme à dépenser que les travaux seront suspendus dès que cette somme sera épuisée, ou bien de leur dire de terminer les travaux et que, advenant le cas où l'on manquerait d'argent, on leur paiera l'intérêt de ce qu'ils auront déboursé.

L'hon M. HAGGART : Je me permettrai de faire voir la différence qui existe entre le cas présent et celui que vient de signaler l'honorable député de Welland (M. German). Je vais d'abord exposer comment les choses se passaient quand nous étions au timon des affaires. Supposons, par exemple, que nous eussions, par rapport au Pacifique-Canadien, à faire exécuter des travaux au coût estimatif de $5,000,000, et que la somme de $500,000 à être dépensée dans le cours de l'année eût été demandée et votée.

Nous passions un marché pour cette entreprise de $5,000,000 ou de $500,000, selon le cas. Cependant, l'entrepreneur savait, comme tous les concessionnaires de travaux publics savent, que le seul montant disponible pendant l'exercice était le crédit ouvert par le Parlement. On l'avertissait lorsque le crédit était épuisé. Mais il avait confiance que le ministère obtiendrait une autre somme, l'année suivante, afin de continuer l'entreprise.

L'hon. M. PUGSLEY: Puis-je poser une question à l'honorable député?

L'hon. M. HAGGART: Oui.

M. W. M. GERMAN.

L'hon. M. PUGSLEY: De son temps, n'y avait-il pas un budget supplémentaire pour l'exercice en cours?

L'hon. M. HAGGART: Oui.

L'hon. M. PUGSLEY: Pourquoi?

L'hon. M. HAGGART: Pour couvrir le coût des travaux, ainsi que l'honorable ministre (M. Pugsley) l'a fait.

L'hon. M. PUGSLEY: Parfaitement—lorsque le Parlement n'avait pas fourni les fonds.

L'hon.M. HAGGART: Mais, voyez la différence entre les deux cas. Voici un crédit de $2,000 pour achever une entreprise . . .

L'hon. M. PUGSLEY: Non, l'honorable député fait complètement erreur; le crédit devait servir à l'entreprise, non l'achever.

M. LENNOX: Avait-on laissé entendre qu'il faudrait plus d'argent?

L'hon. M. HAGGART: Ce devait être le plein montant.

L'hon. M. PUGSLEY: Non, non.

L'hon. M. HAGGART: Si, d'après l'estimation, l'entreprise devait coûter plus de $5,000, le ministre n'avait pas le droit de l'exécuter en régie, mais il devait l'adjuger sur soumissions. Il ne l'a pas fait. Pourquoi? Uniquement parce qu'il pensait que $2,000 suffiraient. La Chambre ouvre un crédit de $2,000 et le ministre fait exécuter les travaux en régie. Le crédit étant épuisé, l'ingénieur, qui doit juger de l'urgence des travaux, ordonne qu'on le poursuive et dit aux ouvriers qu'ils seront payés. Ainsi, les deux cas sont absolument différents. Un entrepreneur peut avoir passé un marché de $5,000,000, quoique le crédit ouvert pour la durée de l'exercice n'ait été que de $150,000. S'il exécute des travaux qui valent $200,000, le ministre peut légitimement demander $50,000 dans le budget supplémentaire, afin de combler la différence.

L'hon. M. PUGSLEY: L'honorable député me permet-il de lui demander ceci: cela ne prouve-t-il pas que le ministre a permis à l'entrepreneur de faire des travaux valant $50,000 de plus que le crédit ouvert?

L'hon. M. HAGGART: Le ministre, j'en suis certain, saisit la différence. Cette entreprise devait être achevée moyennant $2,000.

L'hon. M. PUGSLEY: Non, non.

L'hon. M. HAGGART: Le fait que le ministre aurait enfreint la loi en faisant exécuter en régie des travaux dont on avait estimé le coût à $6,000, prouve qu'il ne s'attendait pas à dépenser cette somme. S'il y avait urgence, après que le crédit de $2,000 eut été dépensé, le ministre aurait dû obtenir un décret du conseil autorisant la continuation de l'entreprise pour cause

d'urgence. Voyez dans quelle situation se trouve la grande confédération canadienne—elle doit six sept mois de salaires à des journaliers et elle attend l'adoption du budget supplémentaire afin de se procurer des fonds pour rétribuer ces gens-là! Il y a un contrat traité entre ces ouvriers et le ministre qui leur permet de rester à l'ouvrage pourvu qu'ils attendent l'adoption du budget supplémentaire avant de toucher leurs salaires. Ce n'est pas mettre le pays dans une situation enviable, et le ministre le comprend, si je savais sa pensée. Il veut tout excuser, mais ses explications sont boiteuses. Cette conduite est répréhensible, dit-il, et j'espère que la chose ne se répétera pas.

L'hon. M. FOSTER: Je désire ajouter un mot, vu qu'il semble que le ministre ne comprend pas encore. Il prend comme exemple une entreprise considérable. Citons un cas pris sur le vif, disons, les travaux de dragage dans le port de Saint-Jean. Le budget est déposé sur le bureau et, lorsque les crédits sont discutés en comité général, on demande au ministre quelle somme il faudra pour achever les travaux et le ministre fait connaître l'estimation.

L'hon. M. PUGSLEY: Supposons qu'on ne lui demande pas ce renseignement et qu'il ne fasse aucune déclaration.

L'hon. M. FOSTER: Je ne puis guère concevoir. . . .

L'hon. M. PUGSLEY: L'honorable député ignore-t-il que les crédits destinés à la province de Québec ont été adoptés sans qu'une seule question ait été posée?

L'hon. M. FOSTER: Mais le ministre ne doit pas, même lorsque le temps presse, faufiler des crédits, sans fournir à la Chambre au moins les renseignements les plus élémentaires. Et si le ministre demandait l'ouverture d'un crédit de $2.000 pour une entreprise que cette somme ne suffirait pas à achever, il n'a pas rendu justice à la Chambre en s'abstenant de lui dire sincèrement qu'une autre somme serait nécessaire. Le devoir du ministre est manifeste et personne ne le reconnaît mieux que lui, j'en suis certain. Voici une entreprise publique dont les détails et le coût estimatif sont connus. Un crédit est ouvert. Le ministre passe un marché qui l'oblige à payer tout sur présentation de comptes provisoires pendant l'exécution des travaux.

Personne ne peut dire exactement quelle somme de travaux sera accomplie en une année. Cela dépendra beaucoup des obstacles que l'entrepreneur pourra rencontrer. Cependant, le marché est clair, l'entrepreneur recevra tant s'il mène l'entreprise à bonne fin. Le marché est clair, car le Parlement a consenti à consacrer cette forte somme d'argent à cette entreprise et il a autorisé le ministre à passer un marché concernant son exécution.

Voici maintenant des travaux faits en régie. Lorsqu'il soumet son budget et obtient un crédit de $2,000, le ministre n'apprend pas à la Chambre que ces travaux coûteront plus que cette somme. S'il lui eut dit que la dépense s'élèverait à $6,000, il eut été obligé d'adjuger l'entreprise sur soumissions ou d'obtenir un décret du conseil l'autorisant à la faire exécuter en régie. Mais il ne l'a pas dit à la Chambre; le crédit est de $2,000 et c'est tout ce dont le ministre dispose et tout ce qu'il a le droit d'engager. Les deux cas sont aussi différents qu'ils peuvent l'être et le ministre le comprend aussi clairement que n'importe quel membre de la députation.

L'hon. M. PUGSLEY: Je voudrais avoir le talent que possède mon honorable ami de faire paraître noir ce qui est blanc et blanc ce qui est noir, mais j'en suis incapable. Si j'ai bien compris sa pensée, il n'y aurait rien à redire si, à la dernière session du Parlement, lorsque j'ai demandé ces $2,000, j'avais déclaré que l'entreprise coûterait probablement $10,000, si j'avais ensuite passé un marché concernant son exécution et si l'entrepreneur s'était mis à l'œuvre et avait achevé sa tâche. Dans ce cas-là, j'aurais eu raison de me présenter devant le Parlement et de dire: Bien que je n'aie obtenu qu'un crédit de $2,000, j'ai passé un marché de $10,000; l'entrepreneur s'est plus hâté que nous nous y attendions, il a achevé l'entreprise et je dois demander un nouveau crédit de $4,000, ou de la somme nécessaire, pour le payer. D'après mon honorable ami, j'aurais eu raison d'agir ainsi, n'est-ce pas?

L'hon. M. FOSTER: Poursuivez votre raisonnement.

L'hon. M. PUGSLEY: Je pensais que l'honorable député n'en conviendrait pas. La seule différence c'est que, dans le présent cas, l'Etat en a eu pour son argent. Ces pauvres ouvriers ont continué, sous la direction de l'ingénieur, des travaux qui étaient indispensables afin d'éviter la ruine des ouvrages déjà faits, travaux dont le coût a été soldé avec les $2,000. Nous demandons au Parlement les fonds nécessaires pour payer les salaires de ces ouvriers et les matériaux qui ont servi à la construction. Je conçois qu'il y a une distinction subtile entre les deux cas.

L'hon. M. FOSTER: Ne voyez-vous pas qu'il y a une distinction légale?

L'hon. M. PUGSLEY: Non, je ne puis pas trouver de distinction légale, car, dans le cas d'un entrepreneur, celui-ci doit poursuivre les travaux et courir le risque que le Parlement vote l'argent qui lui revient. En droit, l'entrepreneur n'a pas raison de dépenser, aux termes de son mar-

ché, un seul dollar de plus que le crédit que le Parlement a ouvert. Que fait-il ? Le marché stipule formellement que le ministre n'est pas tenu de payer tant que le Parlement n'aura pas ouvert un nouveau crédit. Si le Parlement n'en ouvre pas, le ministre n'a aucune obligation, l'Etat non plus.

L'entrepreneur ne pourrait pas recouvrer un seul dollar en s'adressant à la cour de l'échiquier. Le Parlement est parfaitement libre d'inscrire ou de refuser d'inscrire dans le budget supplémentaire la somme nécessaire pour couvrir l'excédent des dépenses encourues pendant l'exercice en cours. Ceci étant dit, je suis libre d'ajouter que c'est une chose que l'entrepreneur ne doit pas tolérer, sauf dans de très rares circonstances. Je ne cherche pas à établir que c'est une pratique qu'il faut suivre ordinairement.

Dans le présent cas, l'ingénieur a cru servir l'intérêt public ; il a pensé que ces travaux étaient nécessaires afin d'empêcher la ruine des ouvrages déjà faits. Il a parfaitement expliqué aux ouvriers qu'ils seraient obligés d'attendre, qu'ils ne pouvaient pas espérer toucher leurs salaires avant que le Parlement votât la somme nécessaire. A mon avis, il n'y a qu'une distinction subtile. Dans chaque cas, les travaux ont été exécutés; dans l'un, l'entrepreneur, dans l'autre, les ouvriers, ne demandent au Parlement que de faire ce qu'il est tenu de faire. C'est au comité à décider si, des travaux d'utilité publique ayant été exécutés dans l'intérêt général, il doit fournir les fonds pour payer les salaires des ouvriers et les matériaux.

L'hon. M. FOSTER: Mon honorable ami est un avocat éminent qui occupe un rang élevé dans sa profession, je ne suis pas avocat, mais je suis prêt à opposer mon bon sens à ses connaissances légales et à m'en rapporter au jugement de ce comité. Le ministre s'est présenté devant la Chambre, il lui a proposé d'exécuter cette entreprise et lui a dit qu'elle coûterait $10,000. Le Parlement a ouvert un crédit de $2,000 pour achever l'entreprise. Cela permettrait au ministre de passer un marché. Le ministre a demandé des soumissions et adjugé l'entreprise. Ainsi autorisé, il a passé un marché avec un individu pour faire faire les travaux. L'entreprise ayant été convenablement achevée et acceptée, cet individu aurait eu le droit d'exiger $10,000. Voilà l'un des cas exposés loyalement.

L'hon. M. PUGSLEY: Aurait-il une réclamation à présenter avant que le Parlement eût voté l'argent?

L'hon. M. FOSTER: Ce ne fait aucune différence. Dès que vous avez fait avec lui le marché d'après lequel il devait exécuter ces travaux, il avait droit de toucher $10,000 aussitôt qu'ils seraient terminés. C'est marché aux conditions très rigoureuses. Mon honorable ami a dit que si l'entrepreneur avait exécuté les travaux le Gouvernement lui faisait tout simplement une faveur en votant de quoi le payer. J'opposerai mon bon sens à sa loi, et je dirai: Si le ministre a fait avec un entreprenur un marché pour l'exécution de travaux après le parachèvement desquels le pays devait lui verser $10,000; si cet homme a exécuté les travaux, avancé de son propre argent après épuisement du crédit, payé ses hommes, acheté son matériel, fait l'ouvrage lui-même, et s'il l'a fait examiner par un inspecteur de l'Etat qui s'en est déclaré satisfait, cet homme a droit de percevoir du pays $10,000, à moins que le pays ne soit assez mesquin pour lui refuser la permission de s'adresser à la justice.

L'hon. M. PUGSLEY: Mon honorable ami a oublié de dire que dans tous ces marchés-là il est expressément prévu que si l'entrepreneur dépense plus que le crédit ne représente, il le fait à ses risques.

L'hon. M. FOSTER: Oui, et il paie ses hommes s'il veut les payer avant l'expiration des six mois, et il épargne au Gouvernement la honte de passer pour devoir six mois de salaires à des douzaines d'hommes et pour être incapable de les payer. Il peut dire: Je vais parachever ces travaux, j'ai les hommes et les matériaux nécessaires, je vais fournir mes propres fonds et je m'en ferai rembourser par le Gouvernement, quand les travaux seront terminés. Pas un gouvernement ne retiendrait ainsi à un entrepreneur son argent. Il a assumé des risques, mais ces risques ne signifient rien. Voilà la différence. Dans ce cas, le ministre nous a demandé $2,000; s'il avait demandé . $6,000 il aurait dû adjuger les travaux à l'entreprise et sur soumissions. Il ne l'a pas fait. Il a demandé la somme de $2,000, il l'a obtenue, et c'est tout ce qu'il aurait dû dépenser.

Son ingénieur a mal fait et lui aussi a mal fait de laisser son ingénieur conclure avec ces hommes-là un arrangement d'après lequel ils devaient achever les travaux moyennant $4,000 de plus, avec la promesse d'être payés par le Gouvernement cinq ou six mois plus tard. Mais il est oiseux que mon honorable ami et moi cherchions à mesurer nos forces comme légistes, au sujet de ces crédits, nous ferons mieux de mettre fin à cette discussion.

Batiscan, creusage du chenal à l'embouchure de la rivière, $4,000.

L'hon. M. PUGSLEY: L'entreprise de ces travaux a été adjugée à Randolph Macdonald et ce crédit est destiné à parfaire les paiements qu'il avait droit d'attendre de notre part.

L'hon. M. FOSTER: Combien ces travaux ont-ils coûté?

L'hon. M. PUGSLEY: Environ $70,000.

L'hon. M. FOSTER: Que fait-on à présent?

L'hon. M. PUGSLEY: Ce crédit est pour dragage à l'embouchure du chenal et pour creusage de la partie navigable de la rivière jusqu'à une profondeur de six pieds à l'eau basse, à une distance de cinq milles en amont de la rivière.

L'hon. M. FOSTER: Quel genre de trafic y a-t-il sur la rivière Batiscan?

L'hon. M. PUGSLEY: Il y a beaucoup de trafic local. Les bateaux allant au marché arrêtent à Batiscan. Les bateaux de la compagnie de navigation Richelieu et Ontario y arrêtent, et il est heureux pour les cultivateurs qu'il y ait de ces bateaux par lesquels ils puissent transporter économiquement leurs produits au marché. Les bateaux qui transportent les dépêches font vière Batiscan?

L'hon. M. FOSTER: Quel genre de trafic y a-t-il sur la rivière Batiscan?

L'hon. M. PUGSLEY: Dans le Saint-Laurent, à vingt et un milles en aval de Trois-Rivières.

L'hon. M. FOSTER: Jusqu'où faites-vous du dragage?

L'hon. M. PUGSLEY: Jusqu'à Sainte-Geneviève, à cinq milles de l'embouchure.

L'hon. M. FOSTER: Quelle est la population de Sainte-Geneviève?

M. LAVERGNE: 3,000 âmes, paroisse et village réunis.

L'hon. M. FOSTER: Si vous y comprenez tout un comté, vous pouvez facilement trouver là 3,000 âmes et plus. A ce compte, vous pourriez vous rendre jusqu'à la ligne de séparation des eaux.

M. LAVERGNE: Le recensement vous prouvera l'exactitude de ma déclaration.

L'hon. M. PUGSLEY: Ces travaux se font pour le prix très raisonnable de 17 cents la verge cube.

L'hon. M. FOSTER: Si, de notre temps, nous avions songé à dépenser $70,000 dans tous les petits villages et toutes les petites rivières, il y aurait eu du tapage, dans ce Parlement et dans le pays. C'est une somme énorme à dépenser que celle de $70,000. Quel bénéfice va-t-on en retirer, au point de vue commercial?

L'hon. M. PUGSLEY: Je désire, tout d'abord, corriger une déclaration que j'ai faite au sujet de l'entrepreneur. Ce n'est pas à M. Randolph Macdonald, mais à MM. Dufresne, Turcotte et Marchildon que l'entreprise a été adjugée. Mon honorable ami dit qu'il y aurait eu du tapage? Quand cela? Il y a des années?

L'hon. M. FOSTER: Oui, à toute époque où la Chambre et le pays étaient bien pensants.

L'hon. M. PUGSLEY: Il n'y avait pas alors autant de revenu que maintenant?

L'hon. M. FOSTER: Il n'y avait pas non plus autant de gens qui en demandaient une part.

L'hon. M. PUGSLEY: Le nombre des demandes a augmenté probablement parce que le pays a deux fois plus d'importance qu'autrefois et possède tout ce qui peut contribuer au développement de la nation.

L'hon. M. FOSTER: Il n'y avait pas alors autant de taxes qu'aujourd'hui.

L'hon. M. PUGSLEY: Et pas autant de moyens alors qu'aujourd'hui de les payer.

L'hon. M. FOSTER: C'est ce que je ne sais pas.

L'hon. M. PUGSLEY: Je crois que nous ferions mieux de discuter le crédit.

L'hon. M. FOSTER: Eh bien, allez-y.

L'hon. M. PUGSLEY: Outre le village de Sainte-Géneviève, il y a, sur la rivière Batiscan, Saint-Prosper, Saint-Stanislas et Saint-Narcisse.

L'hon. M. FOSTER: Ces localités sont-elles situées en aval de Sainte-Geneviève?

L'hon. M. PUGSLEY: Elles sont toutes desservies par des bateaux à vapeur.

L'hon. M. FOSTER: Vraiment? Le ministre dit qu'elles le seront. Le seront-elles?

L'hon. M. PUGSLEY: C'est ce que j'apprends. On a dû présenter une pétition demandant l'exécution de ces travaux. Je ne l'ai pas sur moi. Il doit y avoir quelques années qu'elle a été présentée, mais la population de Bastican, de Saint-Prosper, de Saint-Stanislas et de Saint-Narcisse a fait voir combien il lui serait avantageux de faire transporter ses produits par eau, ce transport étant beaucoup plus économique que le transport par chemin de fer. Nous ne devrions pas trop nous opposer à l'amélioration de nos voies fluviales. Il importe beaucoup de consacrer des sommes raisonnables au creusage de ces rivières afin de permettre aux bateaux de se rendre aux différents établissements et de fournir à la population de ces diverses localités l'occasion de transporter ses produits au marché par eau. Le transport par eau est très économique comparativement au transport par chemin de fer.

L'hon. M. FOSTER: Je ne vois pas qu'il soit plus économique quand vous ne pouvez l'opérer qu'à raison de $70,000.

L'hon. M. PUGSLEY: Il est plus économique pour le peuple et si le coût initial est plus considérable, les dépenses, une fois faites, sont faites pour toujours.

M. BLAIN: Quelle somme a-t-on votée l'année dernière pour ces travaux?

L'hon. M. PUGSLEY: $15,000.

M. BLAIN: A-t-elle été dépensée en entier ?

L'hon. M. PUGSLEY: Oui.

M. BLAIN: Combien faut-il encore?

L'hon. M. PUGSLEY: Il faut $4,000 pour compléter les dépenses de l'année courante.

M. GEORGE TAYLOR: Ils ont tout dépensé l'année dernière.

L'hon. M. PUGSLEY: Ce crédit de $66,000 existe depuis plusieurs années. Nous n'avons dépensé, l'année dernière, que $18,867, et il nous avait été alloué $15,000.

M. AMES: Combien va-t-il falloir pour parachever les travaux de dragage jusqu'au pont du chemin de fer?

L'hon. M. PUGSLEY: Je n'ai pas le mémoire relatif à cet ouvrage.

M. R. L. BORDEN: Quelle sera la profondeur de l'eau?

L'hon. M. PUGSLEY: Six pieds, à l'eau basse.

L'hon. M. FOSTER: Les bateaux de la compagnie Richelieu se rendent-ils jusque-là ?

L'hon. M. PUGSLEY: Oui.

L'hon. M. FOSTER: Des bateaux à fond plat ?

L'hon. M. PUGSLEY: Certains bateaux de la compagnie de navigation Richelieu et Ontario. Je ne dis pas que ce soient les plus gros bateaux de la compagnie.

L'hon. M. FOSTER: L'honorable ministre voudrait-il nous dire comment les bateaux de la compagnie Richelieu vont se rendre jusque-là dans six pieds d'eau?

L'hon. M. PUGSLEY: Ses gros bateaux ne s'y rendent pas, mais elle en a un qui communique, par cette rivière, avec les bateaux qui transportent les dépêches.

L'hon. M. FOSTER: Je me berçais de l'idée que ces magnifiques bateaux se rendaient jusque-là.

L'hon. M. PUGSLEY: Les bateaux qui transportent les dépêches ne remontent pas les différentes rivières; je crois qu'ils communiquent avec le bateau qui remonte la rivière Batiscan.

M. R. L. BORDEN: C'est peut-être un bateau à rames.

L'hon. M. FOSTER: Nous tiendrions à savoir combien cela va coûter.

L'hon. M. PUGSLEY: Cela dépend entièrement du dragage que nous allons faire.

M. LAVERGNE: C'est dans le comté de Champlain que ces travaux vont se faire. Je regrette que l'honorable député de Champlain (M. Blondin) ne soit pas présent, car je sais qu'il saurait en démontrer l'à-propos s'il était ici. Il y a sur les bords de la rivière des scieries considérables où des bateaux vont chercher du bois.

L'hon. M. FOSTER: Des scieries à Sainte-Geneviève?

M. LAVERGNE: Oui, il y en a une à Sainte-Geneviève et une à l'embouchure de la rivière Batiscan.

Quai de dérivation à la rivière Bonaventure, $4,500.

L'hon. M. PUGSLEY: C'est un acompte sur le prix d'une adjudication, pour travaux exécutés au cours de l'année.

M. AMES: Nous avons déjà protesté contre cette entreprise.

L'hon. M. FOSTER: Qu'est-ce qu'un quai de dérivation?

L'hon. M. PUGSLEY: C'est un quai destiné à entraîner au large le limon du chenal, en faisant dériver le courant dans une direction voulue.

L'hon. M. FOSTER: Est-ce un entraînement facile?

L'hon. M. PUGSLEY: Généralement.

L'hon. M. FOSTER: Je croyais qu'un courant était chose obstinée, inconstante, difficile à entraîner.

L'hon. M. PUGSLEY: Non, c'est prodigieux comme vous pouvez le conduire.

M. R. L. BORDEN: Combien cela va-t-il coûter pour l'entraînement efficace de ce courant?

L'hon. M. FOSTER: Combien avez-vous dépensé au total?

L'hon. M. PUGSLEY: Ce sera environ $27,000.

L'hon. M. FOSTER: Quel sera le résultat quand le ministre aura dépensé cette somme?

L'hon. M. PUGSLEY: Nous aurons un quai de dérivation de 1,200 pieds de longueur, 22 pieds de largeur au sommet, 14 pieds d'élévation au large et 5 pieds d'élévation au-dessus des hautes eaux du printemps.

L'hon. M. FOSTER: L'idée est de diriger le courant au large?

L'hon. M. PUGSLEY: C'est plutôt pour contenir le courant dans un espace plus étroit, afin de faciliter le charriage du limon.

L'hon. M. FOSTER: Et améliorer la navigation?

L'hon. M. PUGSLEY: Oui.

L'hon. M. FOSTER: Quelle est la population de la ville où se dirige la navigation?

L'hon. M. PUGSLEY: C'est un des endroits de la côte où il se fait le plus de trafic.

L'hon. M. FOSTER: Le bois s'expédie-t-il par eau?

L'hon. M. PUGSLEY: Oui.

L'hon. M. FOSTER: Positivement?

L'hon. M. PUGSLEY: Je le crois.

L'hon. M. FOSTER: Le bois est-il chargé sur ce quai?

L'hon. M. PUGSLEY: Je l'ignore, mais je ne le crois pas.

M. l'ORATEUR (l'hon. Chas Marcil): Qu'on me permette de dire que la rivière Bonaventure est la plus considérable du comté de Bonaventure, et probablement la plus considérable de toute la Gaspésie.

L'hon. M. FOSTER : Qu'est-ce à dire?

M. l'ORATEUR: C'est dire qu'elle est le débouché naturel pour les célèbres forêts vierges de Robitaille, les plus réputées de toute la province de Québec. La famille de l'ancien lieutenant-gouverneur Robitaille en fut possesseur pendant 25 ans, lorsque, il y a trois ans, un syndicat appelée la Cascapedia Trading Lumber Company, présidée par le sénateur Edwards, d'Ottawa, en fit l'acquisition. On a annoncé dans le temps qu'on en avait payé $400,000. Cette compagnie canadienne les exploite, et elle a une agence à Buffalo. De grandes scieries, qui appartenaient autrefois à M. Leblanc, et qu'a achetées cette compagnie règnent à l'embouchure de cette rivière. On rencontre encore aujourd'hui à Bonaventure des hommes qui se rappellent avoir vu des trois-mâts remonter la rivière Bonaventure jusqu'au bassin, au delà de Barachois, où l'eau a une profondeur de 25 pieds. Lorsque commença l'exploitation de ces forêts, les billes et les souches, flottant sur la rivière, s'enfonçaient dans le sable et finirent par obstruer complètement le chenal. La paroisse de Rivière-Bonaventure a une population de 1,800 et est probablement la plus nombreuse de tout le comté. La compagnie en question exploite ces scieries sur une grande échelle, et il faut trouver les moyens de lui faciliter son exploitation. Je crois qu'on a fait, l'année dernière, un rapport au département, indiquant que des bateaux à vapeur et des voiliers de toute catégorie au nombre de 60 à 75 ont pris des chargements de bois et de traverses de chemins de fer à cet endroit.

M. CROCKET : Mon ancien adversaire, le plus grand marchand de traverses de chemins de fer dans la province de Québec, en a expédié plusieurs centaines de mille de ce port. Toutes descendaient de la rivière Bonaventure, et furent expédiées à différents endroits des Etats-Unis, et même au Mexique et dans l'Amérique méridionale. Ces navires qui sont venus prendre leur cargaison à Rivière-Bonaventure furent obligés d'ancrer à un mille ou un mille et demi au large, exposés, sans aucun abri, à tous les vents. Il fallut leur transporter le bois dans des chalands, dont plusieurs furent perdus, l'année dernière, sans compter que la vie des gens fut mise en danger. M. Leblanc, qui y avait fait un grand commerce de bois, avait échoué dans plusieurs tentatives auprès du Gouvernement pour obtenir les commodités nécessaires à son industrie M. Breen, qui fut, pendant 25 ans, l'ingénieur permanent du département dans ces régions, et qui est encore l'ingénieur divisionnaire dans le district de Québec, fit un ou deux intéressants rapports pour montrer qu'il n'y avait pas à songer à construire un quai à la rivière Bonaventure, à cause du bas-fond qui y règne, mais que le seul moyen d'accorder des commodités était de construire un quai de dérivation qui servirait à déblayer le chenal.

Cette jetée a été construite au prix de $27,000. Elle est destinée à effectuer le curage du fond, en empêchant les vents du sud et de l'ouest d'y charrier les sables et autres accumulations. Avec quelque dragage, ce bassin permettra ensuite à tous les navires de venir charger en toute sécurité, au lieu d'ancrer au large, exposés aux tempêtes. Quiconque est passé à cet endroit admettra que c'est une entreprise de grande utilité. Le village de Rivière-Bonaventure lui-même progresse rapidement. La compagnie d'exploitation forestière de Cascapédiac y a construit un grand magasin à rayons, une innovation dans la Gaspésie, et emploie, je crois, cet hiver, 400 hommes. Il se coupe probablement plus de bois à cet endroit qu'à aucun autre endroit de la péninsule.

M. l'ORATEUR : Oui, les scieries de M. Leblanc ont été achetées par la compagnie Edwards, et emploient 150 hommes. Ce sont des scieries des plus modernes et fonctionnant jour et nuit. Elles sont fort intéressantes à voir. La rivière Bonaventure débouche par trois tributaires dans la baie des Chaleurs, et pénètre à 60 ou 70 milles dans la péninsule gaspésienne. Un effet très étrange de l'exploitation du commerce de bois à cet endroit est que le développement s'opère à l'intérieur sur la rivière Bonaventure, tandis qu'ailleurs, les établissements sont tous échelonnés sur la côte. En effet, la paroisse de Saint-Alphonse-de-Caplan est située à quelque distance de la baie, et il se rencontre des

établissements jusqu'au 12e rang à l'intérieur.

L'hon. M. FOSTER: La rivière elle-même n'est pas navigable?

M. l'ORATEUR: Non. Elle est navigable seulement pour les pêcheurs au saumon.

L'hon. M. FOSTER: Le chargement des navires s'opère-t-il encore au large?

M. l'ORATEUR: Oui, à environ un mille et demi, au grand vent. M. Leblanc, gérant des scieries, me disait l'année dernière, qu'il fallait ancrer à un mille ou un mille et demi au large, et qu'il fallait y transporter le bois en chaland. Un changement de vent retardera parfois les opérations ou chavirera un chaland. Il n'y a aucune protection du sud et de l'ouest, mais de l'est seulement.

L'hon. M. FOSTER: Le quai de dérivation n'a pas été assez avantageux, malgré les $27,000 qu'il a coûté, pour permettre aux navires d'accoster?

M. l'ORATEUR: Le dernier rapport de l'ingénieur divisionnaire dit qu'il ne s'étend pas assez au large. Il faudra le prolonger de 150 pieds pour atteindre l'étiage.

L'hon. M. FOSTER: Est-ce ce que l'on va faire?

M. l'ORATEUR: On a adressé une demande à cet effet, mais elle n'a pas encore été accordée.

L'hon. M. FOSTER: Elle ne vaut rien.

L'hon. M. PUGSLEY: Ne dites pas, s'il vous plaît, à monsieur l'Orateur, qu'elle ne vaut rien. Il a réclamé le prolongement du quai, mais nous ne l'avons pas encore accordé.

M. l'ORATEUR: Il faudra faire du dragage pour ouvrir le chenal jusqu'à l'embouchure de la rivière.

M. AMES: N'y a-t-il pas un vaste basfond d'alluvion d'environ un mille de large à l'embouchure de la rivière Bonaventure?

M. l'ORATEUR: Toute la baie est peu profonde.

M. AMES: Les bateaux ne pourraient approcher à plus d'un mille ou d'un mille et demi de la rivière.

M. l'ORATEUR: Je ne saurais dire si c'est un mille, je suis mauvais juge des distances sur l'eau, mais c'est loin au large.

M. AMES: Le quai n'aurait d'utilité qu'à la condition de faire du dragage sur un mille de parcours.

M. AMES: J'entrevois que l'on devra dépenser des millions avant de permettre à un trois-mâts d'arriver à l'embouchure de la rivière Bonaventure.

M. l'ORATEUR: Il faudra du dragage.

M. l'ORATEUR: Je ne le crois pas; l'honorable député vient souvent dans la Gaspésie; c'est un sportman. . .

L'hon. M. PUGSLEY: Il y fait la pêche quand il ne s'occupe pas de photographie.

M. l'ORATEUR: La pêche au saumon à cet endroit est la plus belle au monde. Il se fait beaucoup de trafic à la rivière Bonaventure, et il n'est que juste d'y faire quelques travaux, par voie d'encouragement.

M. AMES: S'il était possible d'y faire un port protégé ayant suffisamment d'eau, et à un prix raisonnable, ce serait une dépense qu'il conviendrait de faire, mais je crois savoir que cette rivière, comme la petite rivière Paspébiac, s'élargit dans la mer et forme un vaste bas-fond limoneux.

Si ce pilier de dérivation n'est qu'un ouvrage préliminaire aux travaux de dragage nécessaires, pour former un chenal de trois quarts de milles ou d'un mille à l'embouchure de la rivière jusqu'à eau profonde, il me semble que c'est faire une dépense inutile, si ces travaux ne peuvent servir sans être suivis d'une autre dépense de plusieurs centaines de milliers de dollars.

L'hon. M. FOSTER: Nous avons obtenu des renseignements qui nous mettent en appétit pour d'autres. Nous trouvons d'abord qu'une jetée de dérivation, 1,200 pieds de longueur, coûtant $27,000, a déjà été construite; en second lieu qu'elle n'a été d'aucune utilité à la navigation, et les représentants du comité nous disent qu'elle ne le sera jamais, à moins de la prolonger plus loin dans la mer, à une dépense additionnelle. Quelle longueur en plus lui faudrait-il?

M. l'ORATEUR: 150 pieds.

L'hon. M. FOSTER: Il faudra ajouter 150 pieds pour que cette jetée soit de quelque utilité dans le creusement du chenal. Même alors elle ne servira à rien si vous ne creusez pas sur un longueur d'un mille et demie, dans un banc de vase.

M. l'ORATEUR: Les bateaux à voile se tiennent toujours au large en cas de coups de vent.

L'hon. M. FOSTER: De sorte qu'il nous faudra prolonger la jetée et creuser ensuite dans la vase de cette rivière, un chenal qui se remplira en moins d'un an. On a déjà dépensé $70,000 pour creuser, à Batiscan, un chenal de six pieds et de moins de trois milles de longueur. Pour être utile aux vaisseaux océaniques qui viendront ici, il faudra plus qu'une profondeur de six pieds; je suppose qu'elle derait être de vingt à trente pieds, et je voudrais savoir combien on estime le coût du dragage?

L'hon. M. PUGSLEY: Mon honorable ami exagère considérablement le coût du dragage.

L'hon. M. FOSTER: Je n'ai pas mentionné de chiffre.

L'hon. M. PUGSLEY: Le rapport dit qu'il y aura environ 23,000 verges cubes de sable et de vase à enlever. Le dragage à Batiscan a coûté 17 cents la verge, et si nous payons 25 cents pour celui-ci, la somme ne dépassera pas $5,000.

M. GEORGE TAYLOR: Quelle profondeur voulez-vous donner ?

L'hon. M. PUGSLEY: Huit pieds à marée basse. La marée monte de huit pieds, de sorte que cela fera 16 pieds, mais dans le port ou bassin intérieur, il y aura vingt pieds.

L'hon. M. FOSTER: Mais il vous faut arriver à ce bassin.

L'hon. M. PUGSLEY: On y arrivera à marée haute. Mon honorable ami sait qu'en beaucoup d'endroits de la Nouvelle-Ecosse, du Nouveau-Brunswick où la marée laisse le rivage à sec, il ne s'en fait pas moins de navigation.

L'hon. M. FOSTER: Le chenal est la question vitale.

L'hon. M. PUGSLEY: Les vaisseaux entreraient et sortiraient à marée haute.

L'hon. M. FOSTER: Quel est le tirant d'eau des vaisseaux qui vont charger à cet endroit?

L'hon. M. PUGSLEY: Plusieurs grands vaisseaux ne tirent pas plus de 16 pieds. Ceux qui naviguent sur le Saint-Laurent tirent plus d'eau, mais ceux qui fréquenteront ce port devront être adaptés pour le commerce qui s'y fait.

M. GEO. TAYLOR: Ils transborderont au large du port?

L'hon. M. PUGSLEY: Non.

L'hon. M. FOSTER: Puisque ces travaux sont entrepris pour aider au transbordement, il faut que des vaisseaux océaniques viennent à ce port.

L'hon. M. PUGSLEY: Un grand nombre de vaisseaux océaniques ne tirent pas plus de 16 pieds d'eau, et la majorité de ceux qui ne transportaient que du bois ne tirent pas plus de 14 pieds. Des navires à voiles qui prennent de gros chargements de bois, ne tirent que 14 pieds et plusieurs 12 seulement.

M. DANIEL: Le ministre parle-t-il des steamers?

M. l'ORATEUR: Quelques-uns sont des steamers. Il y a deux ans, MM. Thomas Crocket et Cie, marchands de bois bien connus, ont chargé le plus grand steamer qui ait jamais quitté la province de Québec, avec des traverses de chemins de fer pour Mexico. C'était réellement un chargement extraordinaire.

L'hon. M. FOSTER: Quel était le tirant de ce steamer?

M. l'ORATEUR: De 16 à 18 pieds. La ville de Campbellton est à la tête de la baie; c'est la ville la plus prospère sur la rive nord du Nouveau-Brunswick, et les steamers qui y font escale ne peuvent pas prendre une cargaison complète. On les charge jusqu'à ce qu'ils tirent douze pieds d'eau, et ensuite ils descendent la rivière pour compléter leur chargement. Si les steamers pouvaient entrer dans le bassin naturel et prendre la moitié ou les trois quarts de leur cargaison, ils prendraient le reste plus bas.

L'hon. M. FOSTER: Je n'ai aucune objection à faire toutes les dépenses raisonnables pour le bien des campagnes, car elles ont autant de titres que les villes, mais lorsqu'on arrive au fond de cette question, on trouve que les $27,000 que l'on a dépensées et la somme additionnelle que l'on demande, sont entièrement à l'avantage d'un riche syndicat qui possède des concessions forestières de grande valeur et qui les exploite à son seul profit. C'eut été une chose bien facile pour ce riche syndicat, dont fait partie le sénateur Edwards, de contribuer pour une part à cette dépense au lieu de la faire porter toute par le pays, d'autant plus le gouvernement fédéral ne retirera au revenu de ces travaux. Sans doute que ces travaux aideront aux deux paroisses voisines, mais je m'oppose à ce que l'on s'empresse de faire porter par le pays, des dépenses qu'une grande et riche compagnie pourrait faire elle-même.

M. GEORGE GORDON: Je suis heureux de voir que le commerce du bois a pu gagner les sympathies du ministre des Travaux publics, et je présume que cette dépense est destinée à compenser pour la concurrence à laquelle le commerce du bois est soumis par l'admission en franchise du bois américain. Mais j'ai essayé en vain, depuis que je suis ici à découvrir la politique du Gouvernement au sujet des endroits où il voulait placer ses quais. La discussion qui a eu lieu cet après-midi me porte à croire que le Gouvernement a dépensé ces $27,000 à cet endroit, par qu'une compagnie de marchands bois y a acheté des concessions forestières qu'elle a payées le somme de $400,000 environ et qu'elle y emploie 400 hommes, et qu'il y a un village de 1,800 âmes, et une paroisse ayant une population d'environ 3,000 âmes bénéficieront de ces travaux.

Je rappellerai alors au ministre des Travaux publics, que l'année dernière, la Chambre a voté $2,000 pour un quai à un

endroit à peu près semblable, mais que le quai n'a jamais été construit, bien qu'à cet endroit une compagnie eût acheté des concessions forestières valant plus d'un million de dollars.

L'hon. M. PUGSLEY: Quel est cet endroit?

M. GEO. GORDON: C'est une petite localité appelée Cache-Bay sur le lac Nipissing. Il y avait $2,000 dans le budget de l'année dernière pour Cache-Bay, mais ils n'y sont pas cette année. Les concessions forestières achetées à cet endroit valaient trois ou quatre fois celles où l'on se propose de dépenser le crédit en discussion, et elles emploient trois fois plus de monde.

M. GEO. TAYLOR: Cache-Bay est dans Ontario.

M. GEO. GORDON: Je voudrais savoir quelle est la politique du Gouvernement dans ces questions de quais. Dans le monde des affaires, on se baserait sur les revenus en dollars et cents, et on examinerait quel est le commerce de la localité. Si le Gouvernement se guidait d'après ces principes, je voudrais savoir pourquoi ce crédit de $2,000 n'est pas dans le budget cette année?

L'hon. M. PUGSLEY: Les travaux à Cache-Bay sont remis à plus tard, ainsi que beaucoup d'autres, en conséquence de la politique de retranchement du Gouvernement cette année.

M. GEO. TAYLOR: Nipissing a mal voté à la dernière élection.

L'hon. M. PUGSLEY: Cela ne peut être la raison parce que j'ai conservé dans le budget un crédit considérable pour un barrage à Latchford qui est dans le même comté. Mais ces travaux à Cache-Bay ne paraissent pas urgents, et nous avons cru qu'ils pourraient être remis à une autre année.

Rivière-du-Loup (en haut) dragage et autres travaux à l'embouchure de la rivière, $6,100.

M. BLAIN: Qui a l'entreprise?

L'hon. M. PUGSLEY: J. Poupore et Cie. L'entreprise a été accordée après demande de soumissions par la voie des journaux.

M. BLAIN: Quelle somme faudra-t-il pour compléter les travaux?

L'hon. M. PUGSLEY: Les travaux ont coûté $31,219 et la somme votée était de $25,200. Ce crédit est pour payer la différence. Ce ne sera pas suffisant pour terminer les travaux qui restent à faire. Cela dépendra du temps qu'il faudra. Il faudra faire une étude complète avant de pouvoir dire à combien s'élèvera le coût total des travaux.

L'hon. M. FOSTER: Combien avez-vous dépensé jusqu'à présent?

L'hon. M. PUGSLEY: Depuis la confédération, $83,000.

L'hon. M. FOSTER: Combien le Gouvernement actuel a-t-il dépensé?

L'hon. M. PUGSLEY: Je n'ai pas les chiffres devant moi.

L'hon. M. FOSTER: Combien dépenserez-vous encore?

L'hon. M. PUGSLEY: Nous n'avons pas décidé encore de faire d'autres travaux cette année.

L'hon. M. FOSTER: Votre plan n'est-il pas tracé?

L'hon. M. PUGSLEY: Ce sont des travaux très nécessaires, mais nous pourrions les arrêter dès maintenant, et nous aurions fait beaucoup tout de même pour l'amélioration du port; mais il y aura encore d'autres travaux à faire si nous le voulons. Nous n'avons pas encore décidé de les entreprendre.

Rivière Saguenay, quai sur le côté est de la rivière aux Vases, $800.

M. AMES: Le ministre est-il bien certain que cet argent ne servira pas à construire un pont municipal?

L'hon. M. PUGSLEY: Personne ne m'a dit qu'on voulait construire un pont. Le quai proposé aura 180 pieds de longueur par 20 de largeur, et au large il aura 30 par 30. La profondeur d'eau à marée basse sera de sept pieds, et la longueur totale du quai 210 pieds. Cela ne ressemble pas beaucoup à un pont, et mon honorable ami ne doit pas avoir de craintes de ce côté-là.

L'hon. M. FOSTER: Qu'y a-t-il à cet endroit?

L'hon. M. PUGSLEY: Il y a un petit village et deux fromageries et deux magasins. Le seul marché est Chicoutimi. Il n'y a d'autres communications que par eau.

L'hon. M. FOSTER: Combien le quai va-t-il coûter?

L'hon. M. PUGSLEY: Environ $7,000.

L'hon. M. FOSTER: Est-ce un cours d'eau navigable?

L'hon. M. PUGSLEY: Le Sagnenay.

L'hon. M. FOSTER: Ce n'est pas le Saguenay, c'est la rivière aux Vases.

L'hon. M. PUGSLEY: Non, c'est sur le Saguenay.

L'hon. M. FOSTER: Une profondeur de sept pieds suffit-elle aux bateaux du Saguenay?

L'hon. M. PUGSLEY: C'est suffisant pour les vaisseaux qui naviguent dans cette partie de la rivière, mais c'est insuffisant pour les gros bâtiments.

L'hon. M. FOSTER: Est-ce en aval ou en amont de Chicoutimi?

L'hon. M. PUGSLEY: C'est à six milles en amont du village de Sainte-Anne et en amont de Chicoutimi.

M. DANIEL: Ces quais sont-ils construits sur pilotis?

L'hon. M. PUGSLEY: Non.

M. DANIEL: Quelle est la nature de ces constructions?

L'hon. M. PUGSLEY: Ce sont des encaissements ou encoffrements.

Rivière Saint-François, débarcadère à Saint-François-du-Lac, du côté ouest de la rivière, $8,000.

M. AMES: Quel est le chiffre du crédit voté au cours de la dernière législature?

L'hon. M. PUGSLEY: $3,000.

M. AMES: Ces travaux se sont effectués en régie, n'est-ce pas?

L'hon. M. PUGSLEY: Oui, on peut assimiler la situation de ces travaux à celle de l'ouvrage que nous venons de discuter.

M. AMES: La situation est encore plus déplorable, car on a doublé la dépense.

L'hon. M. PUGSLEY: J'espérais qu'il y aurait amélioration de la situation.

M. AMES: Quand ce crédit s'est-il épuisé?

L'hon. M. PUGSLEY: Je me procurerai ce renseignement, et le fournirai en même temps que l'autre.

M. AMES: Il est singulier, n'est-ce pas, que tout cela se passe dans le comté d'Yamaska; c'est un comté où les partis sont à peu près également divisés et la pluralité de suffrages enregistrée en faveur du candidat libéral est fort minime.

L'hon. M. PUGSLEY: Cependant elle est suffisante.

M. AMES: Ces deux quais ont peut-être contribué à ce résultat ou à rendre cette pluralité suffisante.

L'hon. M. FOSTER: Voici encore un autre ouvrage en régie pour lequel le ministre dépense $5,000. Le ministre a-t-il obtenu un décret en conseil qui l'autorise à le faire?

L'hon. M. PUGSLEY: Je ne pensais pas que la dépense atteindrait le chiffre de $5,000.

L'hon. M. FOSTER: Vous le savez maintenant, n'est-ce pas? Vous proposez-vous de demander un décret en conseil pour la continuation des travaux?

L'hon. M. PUGSLEY: Les travaux sont à peu près terminés.

M. GEO. TAYLOR: Pourquoi ces travaux ont-ils coûté si cher? Quel est le chiffre du coût estimatif?

L'hon. M. PUGSLEY: Le quai et l'emplacement nous ont coûté $10,000.

M. AMES: De qui a-t-on acheté l'emplacement?

L'hon. M. PUGSLEY: D'un certain M. Cocher.

M. AMES: Quelle est la date de cet achat?

L'hon. M. PUGSLEY: Le 25 août 1908.

M. AMES: Quelle est la date du paiement fait à ce M. Cocher?

L'hon. M. PUGSLEY: Vers la même date, je suppose. J'ai déjà donné la date de l'adoption du décret en conseil. Ce paiement s'est sans doute effectué par l'intermédiaire du ministère de la Justice; je n'ai pas de notes à cet égard.

L'hon. M. FOSTER: Quel est le texte de la loi qui régit cette question?

L'hon. M. PUGSLEY: Je vais me procurer ce texte.

L'hon. M. FOSTER: Je pose la question: lorsque la dépense dépasse $5,000, le ministre a la faculté de faire exécuter ces travaux en régie, mais pour cela il faut l'autorisation du conseil, et si la dépense est supérieure à $5,000, la loi décrète-t-elle qu'il ne reste au ministre d'autre alternative que de faire exécuter ces travaux à l'entreprise, avec concurrence et publicité?

L'hon. M. PUGSLEY: L'honorable député fait erreur, je crois.

L'hon. M. FOSTER: Le ministre devrait posséder les lumières voulues sur cette question, afin d'éclairer sa conscience.

M. TAYLOR: Quelle est la peine dont le ministre est passible pour violation de la loi?

L'hon. M. PUGSLEY: Une partie de la pénalité consiste à être tourné sur le gril par les membres de l'opposition, et il faut le dire, il n'y a pas de supplice comparable. Quant à moi j'y suis infiniment sensible.

M. AMES: L'abus semble encore plus grave ici. Le ministre demande un crédit de $2,000 affecté à un ouvrage public; il applique ce crédit et ce crédit une fois épuisé, il dépense illégalement $8,000. En matière de travaux publics dans le comté d'Yamaska, on dirait que le ministre abdique toutes les notions de prudence ordinaires.

L'hon. M. PUGSLEY: En attendant qu'on m'ait apporté ce texte de loi, nous pourrions peut-être aborder l'étude d'autres articles.

Rivière Saint-Jacques (Laprairie), brise-glace près de l'embouchure de la rivière, sur le fleuve Saint-Laurent, $260.

L'hon. M. FOSTER: Est-ce là le prix du brise-glace?

L'hon. M. PUGSLEY: C'est le solde dû. Le prix stipulé au contrat est de $7,023.

L'hon. M. FOSTER: S'agit-il d'un brise-glace comme celui d'Annapolis, tendant à empêcher, au moyen de chaînes, la flottaison des glaces?

L'hon. M. PUGSLEY: Non, pas précisément.

M. BLAIN: Il n'est pas question de pont ici?

L'hon. M. PUGSLEY: Non.

Sainte-Anne-des-Monts.—Amélioration du havre de la grande rivière Sainte-Anne, $1,100.

L'hon. M. FOSTER: Qu'a-t-on fait à cet endroit?

L'hon. M. PUGSLEY: Il s'agit ici d'un barrage, d'une jetée directrice ou de dérivation (training pier) et de travaux de fascinage et d'enrochement combinés, le tout s'étendant à un côté de la rivière jusqu'à un îlôt ou rocher. Il faudra, en outre, quelque dragage, afin d'empêcher l'obstruction du chenal et maintenir le niveau à cinq pieds, aux basses eaux.

M. DANIEL: S'agit-il ici de diriger le mouvement des glaces?

L'hon. M. PUGSLEY: Non, il ne s'agit pas d'un brise glace; il s'agit de tenir le chenal libre afin de permettre aux petits vaisseaux d'y entrer et d'en sortir. La dépense globale est de $17,750.

M. BLAIN: Pourquoi a-t-on fait ces travaux en régie, au lieu de les exécuter à l'entreprise?

L'hon. M. FOSTER: Citez-nous donc ce texte maintenant?

L'hon. M. PUGSLEY: Il s'agit d'une catégorie de travaux qui peut s'exécuter plus facilement en régie: tel est l'avis de l'ingénieur. Ce texte se trouve dans les Statuts refondus du Canada, chapitre 39.

Quand il y a lieu de construire quelque ouvrage, sous la direction d'un département de l'Etat, le ministre, chargé de la gestion de ce ministère demande des soumissions pour l'exécution de cet ouvrage, avec concurrence et publicité, sauf dans les cas que voici:

a) Lorsqu'il y a urgence, alors que des retards seraient préjudiciables à l'intérêt public; ou

b) Alors que la nature des travaux est telle qu'ils peuvent être exécutés avec plus de célérité et d'économie par les fonctionnaires et par les employés du ministère; ou

c) Dans le cas où le coût estimatif de l'entreprise n'atteint pas cinq mille dollars, et lorsque le ministre, vu la nature des travaux, est d'avis qu'il n'est pas à propos de demander des soumissions.

L'hon. M. HAGGART: Il y a une disposition qui définit les cas d'urgence, je crois.

L'hon. M. PUGSLEY: Je ne sache pas qu'il existe d'autres dispositions à cet égard dans la loi. Chaque fois qu'il s'agit d'ouvrages importants, entraînant probament une dépense supérieure à $5,000 j'ai cru de mon devoir de m'adresser au conseil. Mais lorsqu'il s'agit de travaux peu dispendieux, au jugement de l'ingénieur, et qu'on peut exécuter en régie avec plus de rapidité et d'économie, quelquefois je ne me suis pas adressé au conseil. Nous ne sommes pas invariablement tenus de nous adresser au conseil, mais d'ordinaire je me suis fais autoriser par le conseil.

M. AMES: Quelle fraction de ce crédit de $17,000 a-t-on appliquée à la construction des abords de ce quai?

L'hon. M. PUGSLEY: Je n'ai pas sous les yeux la répartition de cette dépense.

M. AMES: Je tiendrais à savoir le chiffre de la dépense effectuée pour l'emplacement et pour la construction de chemins ?

L'hon. M. PUGSLEY: L'honorable député doit comprendre que nous n'avons pas dépensé la totalité de ce crédit de $17,000. C'est là le chiffre estimatif de la dépense globale. Il ne figure pas ici de dépense spécialement affectées aux travaux d'accès. Si je ne me trompe, il n'y a pas de travaux de cette nature ici.

M. AMES : L'année dernière, le ministre nous a dit que la dépense globale, y compris les abords, serait de $17,750. Nous tenons à savoir quelle fraction de cette somme on a consacrée aux abords.

L'hon. M. PUGSLEY : Il est possible que, l'année dernière, mes notes aient contenu une allusion aux travaux d'accès ou abords; mais aujourd'hui je n'ai pas de notes à consulter. Je m'explique difficilement l'emploi du mot "abords", car je ne vois nullement la nécessité de pareils travaux à cet endroit.

M. AMES : Evidemment, le ministre se croyait bien autorisé à employer cette expression l'année dernière. Voudrait-il bien de nouveau aller aux renseignements? Je tiendrais à connaître le chiffre précis de la dépense effectuée pour les travaux d'accès nécessités par la construction de cet ouvrage.

L'hon. M. PUGSLEY : Il s'est sans doute glissé une erreur dans le compte rendu, l'année dernière, ou bien je me suis servi d'une expression impropre.

M. AMES, (citant):

Sainte-Anne-des-Monts.—Améliorations du havre, à l'embouchure de la rivière Sainte-Anne, $3,500.

M. BENNETT: Quelle est la nature de ces travaux d'amélioration?

M. PUGSLEY : Il s'agit de terminer les travaux d'amélioration en cours. Ces travaux se composent d'un barrage et d'un épi cu jetée de dérivation combinés. Travaux en régie. Dépense globale, dès le début ,les travaux d'accès compris, $17,750.

Cet extrait est emprunté du hansard du 4 juillet, 1908, page 12,042 (vers. angl.)

L'hon. M. PUGSLEY : C'est sans doute travaux protecteurs que j'ai voulu dire. Il s'est peut-être glissé quelque erreur dans le compte rendu des débats; car il n'y avait nullement lieu de mentionner ici pareils travaux d'accès. Il est possible que j'aie dit "travaux protecteurs ".

Sorel.—Quai en eau profonde, $34,000.

L'hon. M. PUGSLEY : C'est là l'ouvrage neuf dont il a été question. il y a quelque temps. Il s'agit de remplacer le quai qui s'est écroulé.

M. AMES: Combien a-t-on perdu actuellement par cet éboulement? Je crois qu'il y a eu deux éboulements.

L'hon. M. PUGSLEY: Je ne sais pas ce que coûte l'ancien quai, mais une grande partie en a été détruite il y a trois ans et récemment une autre partie a encore été détruite.

M. AMES: A combien évalue-t-on la dépense pour refaire l'ancienne partie qui a été détruite il y a trois ans, et la partie qui a été détruite l'an dernier?

L'hon. M. PUGSLEY: Ce crédit de $125,000 est destiné à refaire ce qui a été détruit il y a trois ans et aussi ce qui a été détruit l'an dernier. L'ingénieur a pensé d'avance que cette partie serait détruite et nous avons l'intention de la remplacer au moyen du nouveau contrat.

M. AMES: Je comprends que l'éboulement de l'ancien quai a amené une perte de $125,000, puisque cela coûte cette somme pour le remettre en bon état. Le ministre a-t-il découvert quelle était la cause qui avait amené l'éboulement du quai de Sorel?

L'hon. M. PUGSLEY: La cause en est due à la formation particulière du sol dans le lit de la rivière. Il y a une grande quantité de sable mouvant, et le quai avait été construit à l'origine sans qu'on ait pris assez de précautions pour qu'il puisse supporter le déplacement de ce sable mouvant. Je crois que le premier quai a été bâti sur des pilotis et évidemment le sol a glissé loin de la rive. Il s'est produit un déplacement de terrain qui a emporté le quai sur pilotis dans la rivière. Nous avons changé le plan. Nous avons creusé une fondation pour le quai et nous y avons jeté une grande quantité de pierre pour établir la base de la fondation sur laquelle nous construisons les travaux de coffrage. Les ingénieurs croient que le plan actuel, qui a été étudié avec grand soin, suffira pour faire un quai qui aura un caractère permanent.

M. AMES: Depuis combien de temps était construit ce quai qui s'est éboulé?

L'hon. M. PUGSLEY: Environ deux ans avant que le premier accident ne se produisît.

M. AMES: Qui était l'entrepreneur?

L'hon. M. PUGSLEY: Ce fut la McAuliffe Company ou bien McAuliffe, Poupore & Company, ou Poupore, McAuliffe et Compagnie, je ne me souviens pas exactement lequel.

M. AMES: Les plans avaient-ils été approuvés par l'ingénieur du département?

L'hon. M. PUGSLEY: Oui.

M. AMES: Comment le ministre peut-il s'expliquer l'éboulement complet de ce quai?

L'hon. M. PUGSLEY: Par suite de la nature du terrain qui est sous l'eau, et des conditions qui n'avaient pu être prévues.

M. AMES: Est-il exact qu'il y a eu une quantité considérable de dragage fait près de l'emplacement du quai?

L'hon. M. PUGSLEY: Je ne crois pas que le dragage aurait pu faire quelque chose. C'est un de ces événements extraordinaires qui arrivent le long des rives de ces rivières, comme l'éboulement qui s'est produit dans la Lièvre.

M. J. A. CURRIE: Je crois que les plans de ce quai ont été fabriqués ici, dans les bureaux, sans aucune considération. . .

L'hon. M. PUGSLEY: Quelle chose épouvantable est-il arrivé à propos de ces plans?

M. J. A. CURRIE: Les plans ont été fabriqués ici par des personnes qui n'avaient jamais vu cette partie du pays et qui ne savaient pas où l'on devait construire le quai. C'est précisément ce qui est arrivé à ces cottages de Kingston; ils ont été dessinés pour avoir des caves, parce que l'on pensait qu'on aurait à creuser dans la terre molle et l'on ne savait pas qu'il serait nécessaire de creuser dans du calcaire. Mais on a dû creuser dans le calcaire et c'est ce qui a augmenté tellement la dépense. Ces quais ont été dessinés par des ingénieurs qui n'avaient aucune connaissance de l'emplacement. Je crois que le Gouvernement perd chaque année une grande somme d'argent parce que les quais du Saint-Laurent sont emportés par le courant. Le département a-t-il pensé qu'il serait préférable et meilleur marché de creuser des câles d'accostage dans la rive plutôt que de prolonger les quais en dehors pour qu'ils soient emportés par les glaces? Dans les autres pays, je le sais,

on prépare des câles d'accostage dans les rives des fleuves au lieu de construire des quais extérieurs dans l'eau où ils sont emportés au printemps par la débâcle des glaces. Je dois dire que c'est un ingénieur qui m'a donné ce renseignement.

L'hon. M. PUGSLEY : Je crois que l'honorable député a été mal renseigné. Les plans pour ces travaux ont été préparés par l'ingénieur divisionnaire.

M. J. L. CURRIE : Qui est l'ingénieur divisionnaire ?

L'hon. M. PUGSLEY : Je ne me souviens pas maintenant qui avait cette fonction. Aujourd'hui c'est M. Michaud.

M. J. A. CURRIE : Qui est l'ingénieur divisionnaire, parce que j'ai appris de quelque autorité civile qu'il y avait eu de mauvais calculs d'ingénieur qui coûtent au pays $125,000. Il serait bon de blâmer qui le mérite.

L'hon. M. PUGSLEY : Il y a toujours des quantités de gens qui sont prêts à critiquer les ingénieurs après qu'un accident est arrivé. Je me souviens qu'à Saint-Jean on proposa de construire un quai à la partie ouest du port de la cale de Sand Point; on le construisit après que les plans eurent été faits par l'ingénieur du Pacifique canadien; le travail fut entrepris par la ville et quand il était déjà assez avancé, tout à coup, il se produisit un déplacement de strates et tout l'ouvrage sur pilotis glissa dans la câle de Sand-Point. On dut changer complètement les plans et construire en coffrage. Je crois, jusqu'à ce que j'aie d'autre évidence qu'un simple ouï dire, que l'ingénieur divisionnaire qui était responsable des dessins de ces travaux, connaissait parfaitement la localité et qu'il s'est produit des accidents que personne ne pouvait prévoir.

M. J. A. CURRIE : Nous voudrions connaître le nom de l'ingénieur qui a dessiné les plans. Cela ne prendrait pas plus de deux minutes à l'honorable ministre pour se le procurer.

L'hon. M. PUGSLEY : Je ne pourrais pas le dire sans aller dans les bureaux. Je me procurerai ce renseignement.

M. CROSBY : Le ministre des Travaux publics doit connaître le nom d'un ingénieur qui a dressé les plans qui nécessitent une dépense de $127,000.

L'hon. M. PUGSLEY: Ces plans et ces travaux ont été faits il y a un grand nombre d'années. Sans doute je tiens l'ingénieur en chef responsable. Je présume que ces plans ont été dessinés il y a six ans Je ne peux pas me souvenir du nom de l'ingénieur divisionnaire, mais je serais heureux de me procurer ce renseignement.

M. CROSBY: Le sous-ministre ne connaîtrait-il pas le nom?

L'hon. M. PUGSLEY: Non.

M. CROSBY: Depuis combien de temps est-il dans le département?

L'hon. M. PUGSLEY: Depuis plusieurs années. Je puis me procurer le nom de l'ingénieur.

M. CROSBY: Il semble vraiement extraordinaire que vous ne connaissiez pas le nom?

Rivière Yamaska.—Dragage, $8,100.

M. AMES: Voici encore une autre dépense supplémentaire pour la rivière Yamaska. Le ministre pourrait-il avoir l'obligeance de nous donner une explication au sujet de ce chapitre?

L'hon. M. PUGSLEY: On a fait des dragages pendant l'année ainsi qu'il suit: du 15 juillet à la fin d'octobre, 147,118 verges cubes d'argile et de sable ont été draguées, le canal ayant été nettoyé sur une distance de 3,354 pieds. A partir du débouché du Cheval d'Or le dragage s'est élevé à 26,732,82 verges cubes. On a dû enlever aussi 11,907 verges cubes avec la drague "Saint-Louis" qui appartient au département. Les crédits votés s'élevaient à $20,000 et il faut encore $8,878.81.

M. AMES: Ces travaux ont-ils été donnés à l'entreprise?

L'hon. M. PUGSLEY : Oui, tant par verge cube.

M. AMES: Quand les crédits ont été épuisés, le dragage a été continué?

L'hon. M. PUGSLEY: Pendant quelque temps.

M. AMES: Jusqu'à ce qu'on soit arrivé à dépenser $8,000?

L'hon. M. PUGSLEY: Oui.

M. AMES: Quand les crédits ont-ils été épuisés pour ce dragage?

L'hon. M. PUGSLEY: Je n'ai pas la date exacte.

M. AMES: Vous avez dit il y a un moment que c'était à la fin d'octobre, quelque temps après le 26.

L'hon. M. PUGSLEY: Si je l'ai dit, cela doit être une erreur.

M. AMES: A cette époque il y a eu une grande quantité de dépenses urgentes et illégales dans le comté d'Yamaska.

L'hon. M. PUGSLEY: Vous savez, le temps devient mauvais très vite au commencement de novembre, et les dragueurs cessent de travailler.

Quai de la rivière Blind, dragage, $13,000.

L'hon. M. PUGSLEY: Ces travaux sont donnés à l'entreprise.

M. BLAIN: A quoi peuvent-ils bien servir?

L'hon. M. PUGSLEY: Il y a là un quai du Gouvernement.

M. BLAIN: Cette somme suffira-t-elle pour compléter les travaux?

L'hon. M. PUGSLEY: Je ne crois pas; c'est tout ce que nous avons l'intention de faire à présent.

M. ARMSTRONG: Le ministre des Travaux publics a-t-il étudié la question de draguer l'embouchure de la rivière au Sable. Il y a dix ans, le Gouvernement a consacré environ $17,000 pour construire un quai à l'embouchure de cette rivière, et depuis lors il a fait une nouvelle dépense d'environ $25,000. Des navires d'un tonnage raisonnable ne sont pas en état de s'approcher du quai, et en été l'embouchure de la rivière est totalement obstruée. Le quai sert à peu de choses, étant donné que les approches ne sont pas la propriété du Gouvernement, et le public qui s'y aventure est constamment empêché d'y aller. J'ai confiance que le ministre voudra bien prendre des informations pour étudier s'il n'est pas possible que le dragage soit entrepris là cet été et que les approches soient mises en bon état, de façon à ce qu'on puisse utiliser le quai. C'est une région très populeuse; il n'y a pas de chemins de fer avant douze ou quatorze milles et pendant l'été il y a environ 2,000 personnes dans la ville de Grand-Bend.

L'hon. M. PUGSLEY: Je me rends parfaitement compte de l'importance de la ville de Grand-Bend et c'était précisément dans l'idée de faciliter le commerce qui augmente que ce quai a été construit. Il y a quelques difficultés au sujet du droit de passage pour les approches et nous prenons des dispositions afin de faire l'expropriation.

L'honorable député peut avoir l'assurance que le parachèvement des approches se fera le plus rapidement possible. Vu la réduction notable des crédits pour dragage dans le budget de cette année, je ne saurais donner à l'honorable député l'espoir que ce dragage sera exécuté dès à présent.

M. ARMSTRONG: Le quai ne sera pas d'un grand avantage si ce dragage n'est pas fait; lors de la construction du quai, on avait promis de faire le dragage.

L'hon. M. PUGSLEY: Je ne perdrai pas l'affaire de vue.

M. SMYTH: J'ai eu l'honneur de soumettre récemment au ministre une pétition demandant certaines réparations au quai de la rivière Blind. Le ministre se propose-t-il de faire faire ces réparations?

L'hon. M. PUGSLEY: Je n'ai pas pour le moment de crédit à cete fin; mais j'ai donné ordre de préparer un rapport quant à la nécessité de ces réparations. Lorsque ce rapport m'aura été soumis, je déciderai s'il est possible ou non de les effectuer dans le cours du présent exercice. Le quai a été construit de date assez récente, et ne doit pas avoir besoin de grosses réparations.

M. SMYTH: La pétition demande de planchéier le quai à neuf.

L'hon. M. PUGSLEY: Je vais faire examiner la question.

M. BLAIN: Quelles aptitudes exige-t-on chez un contremaître préposé à des travaux de cette nature?

L'hon. M. PUGSLEY: Le département a pour règle de n'employer que des hommes parfaitement fiables et considérés parfaitement honnêtes et aptes à remplir cette besogne.

M. BLAIN: Sur la proposition de qui sont-ils nommés?

L'hon. M. PUGSLEY: Le représentant du comté est prié de nommer un homme compétent dont le nom est alors soumis à l'ingénieur local, lequel a ordre de ne pas l'employer, à moins qu'il ne soit tout à fait compétent et expérimenté.

M. BLAIN: Est-ce le représentant, ou l'ingénieur, qui décide en dernier ressort?

L'hon. M. PUGSLEY: L'ingénieur.

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

Reprise de la séance.

Port de Collingwood—Pour payer à l'entrepreneur Joseph Battle, l'intérêt accumulé au taux de 5 p. 100 par année sur des paiements différés pour travaux par lui exécutés aux termes de son marché du 25 août 1905, pour la prolongation du quai municipal, $474.02.

L'hon. M. PUGSLEY: C'est là l'intérêt sur une somme payable à M. Battle. Le paiement en a été différé depuis la date du marché conclu le 25 août 1905. Il s'est élevé une contestation au sujet d'une réclamation faite par l'entrepreneur pour travaux additionnels non compris dans le marché primitif. Après enquête le ministre a fini par décider d'allouer l'intérêt depuis le 25 octobre 1905, sur l'estimation finale de $15,240, à 5 p. 100 pour 192 jours, et, sur diverses autres sommes moindres, pour des périodes variables.

M. BLAIN: Ce règlement est-il final?

L'hon. M. PUGSLEY: Oui.

M. J. A. CURRIE: Le ministre est au fait des circonstances relativement à ce quai. Peu de temps après sa construction, il s'est produit une fissure dans le béton, et la façade du quai menaçait de s'effondrer dans

l'eau. Le département a-t-il pris des mesures pour que l'enrepreneur soit tenu responsable dans le cas où l'effondrement se produirait?

L'hon. M. PUGSLEY: Après enquête, il a été constaté par les ingénieurs du département qu'il n'y avait pas lieu de tenir l'entrepreneur responsable de cette fissure. Le plongeur a constaté qu'une drague avait dérangé les étais.

Port de Collingwood—Améliorations, $10,800.

L'hon. M. PUGSLEY: Il s'agit de compléter les paiements sur les travaux exécutés à l'entreprise dans le cours du dernier exercice.

M. G. TAYLOR: Une dépense en excédent de crédit?

L'hon. M. PUGSLEY : Oui. Le chiffre du crédit a été quelque peu excédé.

M. J. A. CURRIE: Les travaux à cet endroit sont à peine terminés. Il est censé se trouver 20 pieds d'eau dans le port, et cependant au mois d'août dernier un navire d'un tirant de 17 pieds s'est échoué en plein chenal. Ce chenal devrait être nettoyé; il se trouve plusieurs recoins où il est impossible pour un navire de 500 pieds de manœuvrer jusqu'au quai. Pour rendre ce chenal parfaitement utilisable, il faudrait y exécuter un certain travail. Je sais bien que notre comité n'a pas le droit de relever le chiffre d'un crédit; mais je propose que le ministre dans sa distribution qu'il fera de son crédit général pour dragage, considère l'opportunité d'effectuer ces améliorations au chenal de Collingwood.

L'hon. M. PUGSLEY: Je reconnais l'importance du chenal de Collingwood; le mouvement des navires y est devenu plus actif, et il est incontestable que de nouveaux travaux y sont grandement requis; mais il ne faut pas perdre de vue que déjà nous avons dépensé à Collingwood, depuis peu d'années, près d'un million, et que nous en avons fait un bon port. D'un autre côté, je me rends compte qu'il y a encombrement et que l'exécution de nouveaux travaux est devenue nécessaire. Il y a lieu de redresser le chenal, de faire disparaître certaines crêtes de roches et de creuser ici et là. Je ne perds pas l'affaire de vue. Je ne sais pas exactement ce que nous pourrons faire cette année; il nous a été fait de nombreuses demandes de diverses parties du pays, et mon crédit général pour dragage est très modeste, je regrette de le dire.

M. J. A. CURRIE: A ce sujet, je signalerai l'importance de la question des transports sur les lacs. J'observe qu'on a opéré au budget de forts retranchements en ce qui regarde les travaux relatifs aux transports, particulièrement sur les Grands lacs.

J'ai fait observer à la Chambre déjà auparavant dans le cours de la présente session, que les travaux à Fort-William et à Port-Arthur s'exécutaient sur le conseil de la commission royale des transports. Il est un point faible dans la chaîne, à la sortie des grands lacs.

Il ne me paraît pas que le Gouvernement se rende bien compte que l'augmentation du nombre des bateaux à vapeur et barges naviguant sur les Grands lacs va nécessiter la construction d'au moins un demi-mille de nouveaux quais par année, à la sortie de ces lacs. Ces navires ont de 300 à 500 pieds de longueur, et l'on ne saurait se passer d'installations en vue de leur déchargement. Il y a lieu de considérer l'opportunité de pourvoir amplement les divers ports lacustres d'installations de cette nature. D'ici à dix ou quinze ans l'insuffisance de nos ports en vue des besoins de ce trafic va se faire sentir. Je lis dans le rapport statistique du commerce des lacs, préparé par le colonel Davis du corps du génie de la marine des Etats-Unis, et aussi dans le rapport de la section américaine de la commission des voies navigables internationales, que le nombre des navires canadiens en acier engagés dans le commerce était de 108 en 1907. Depuis ce nombre s'est grossi de huit ou dix, ce qui donne un total de 115. Le tonnage inscrit en 1907 s'élevait à 92,-924 tonnes, d'une valeur de $7,648,000. La dépense moyenne du transport depuis le fond des lacs jusqu'à la sortie était de 8 centièmes de cent par tonne de mille. Je donne ces chiffres en vue de faire voir quel avantage le public retire des travaux exécutés par le gouvernement fédéral et la nécessité de ces améliorations. D'après les statistiques américains, il a été transporté en tout 2,747,750 tonnes. Il en a été transporté à peu près un égal volume de Port-Arthur et de Fort-William, dans des navires des Etats-Unis, ce qui fait un total de près de 5,000,000 de tonnes par année expédiées du fond des Grand lacs, à destination des ports des Etats-Unis et du Canada. Le parcours moyen jusqu'aux ports des Etats-Unis est d'à peu près 827 milles; mais plusieurs des navires canadiens se rendent jusqu'à Montréal, distance moyenne d'environ 1,000 milles, et la dépense moyenne pour le transport étant de 6 centièmes de cent par tonne de mille, l'économie sur le trajet de 1,000 milles serait, en comparaison du transport par voie ferrée, de 31 cents ½ par tonne.

Faites les calculs pour 5.000,000 de tonnes par année, et vous constaterez que les cultivateurs de notre Nord-Ouest économisent de ce chef, sur le transport par eau de leurs produits à Montréal, une économie de $1,775,000, en comparaison de ce qu'il leur faudrait payer pour le remorquage de ces mêmes produits par oie ferrée. Depuis deux ou trois ans c'est à Montréal qu'est

allé déboucher le gros du trafic des grains à destination de l'Europe, et ce résultat on le doit à l'amélioration de nos ports et de nos voies navigables. Je vois par le journal d'aujourd'hui que nos voisins des Etats-Unis cherchent à détourner le commerce des grains du Canada vers leurs ports, et prennent des mesures pour réduire les tarifs de plein parcours sur les grandes voies ferrées de la république voisine. Dans ce but, ils ont réduit le tarif des transports sur les grains à destination du littoral d'un cent le boisseau. Nous ferons bien d'avoir l'œil à conserver l'avantage que nous nous sommes assuré après plusieurs années d'efforts, et la dépense de sommes énormes prélevées sur la caisse publique. Les efforts que font nos voisins en vue de nous enlever ce commerce devraient nous engager à faire de plus grands efforts pour le retenir. même au prix d'une nouvelle dépense de capitaux. Ce sera de l'argent bien placé, car le Nord-Ouest en profitera, non seulement les colons qui y sont déjà mais les millions qui vont s'y établir d'ici à dix ou quinze ans. On estime que d'ici à dix ans les canaux du Sault-Sainte-Marie ne suffiront pas à l'écoulement des marchandises passant par les lacs. Je sais que nombre de membres de la députation ne sauraient se rendre compte de l'énorme quantité de marchandises qui s'écoule par cette voie et dont les ports de Montréal, de Saint-Jean et d'Halifax ont finalement le bénéfice. Que ces marchandises s'écoulent par Buffalo et le canal de l'Erié, et les frais de manipulation aux installations terminales, dont les habitants de l'est du Canada ont aujourd'hui le bénéfice leur seront enlevés.

Pour se rendre compte de ce que cela veut dire, qu'on observe que 31 cts ½ d'économie par tonne sur ce trafic donne une somme de $2,000,000. Je sais bien que le ministre se rend compte de l'importance de ces faits, mais je voudrais en frapper l'esprit des membres de la députation, et plus particulièrement de ses collègues qui ne sont pas au fait des problèmes du transport de notre pays. L'honorable ministre des Chemins de fer et des Canaux sait quel a été le développement prodigieux de ce commerce. Je me rappelle le temps où les navires engagés dans ce commerce au Canada pouvaient se compter sur les doigts; mais aujourd'hui nous avons plus de 100 navires d'acier engagés dans ces transports.

Le Gouvernement, j'en ai l'espoir, décidera d'appliquer des sommes plus considérables à l'amélioration, dès cette année, de ces installations terminales de la sortie des Grands Lacs. Je sais que la question des dépenses à faire sur le port de Montréal va se présenter; mais en ma qualité de Canadien établi à distance de Montréal, je ne demanderais qu'à faire de Montréal et de Saint-Jean des ports francs.

C'est la seule manière de conserver notre suprématie. Cette année, les crédits destinés à améliorer la navigation sur les Grands lacs, dans la province d'Ontario, ont été réduits d'un million. Je sais bien que l'an dernier le Gouvernement, en prévision des élections, s'était montré quelque peu généreux, mais le retranchement est trop prononcé, vu surtout que les autres départements n'ont pas fait preuve du même sens d'économie.

Nous admettons tous que le ministre des Travaux publics a de grandes difficultés à résoudre; il est obligé de désarmer avec son sourire affable et ses manières engageantes la plupart de ceux qui s'adressent à lui, mais il devrait plutôt exercer ses moyens sur ses collègues, et tâcher d'en obtenir plus d'argent pour exécuter ces travaux urgents. Il ne devrait négliger ni le port de Montréal, ni les grands points de repère de notre système de transport. C'est ce système qui nous a valu notre suprématie. Au lieu de dépenser des sommes considérables pour des projets fantastiques destinés à détourner le trafic de Montréal et de nos autres ports, pour le diriger vers la baie d'Hudsan et ailleurs, nous devrions consacrer toutes nos ressources à des choses pratiques, et si, après, il nous reste encore de l'argent à dépenser, il sera temps de s'occuper de l'avenir.

M. D. A. GORDON (Kent-est): Il est évident que mon honorable ami est sous l'impression que nos ports de la baie Georgienne ne sont pas en état de suffire au trafic. Je me permettrai de lui faire observer qu'un seul quai de 500 pieds de longueur, capable de recevoir un navire ordinaire, peut transborder au moins 10,000 tonnes de trafic par jour. D'ailleurs, des navires de 10,000 tonnes sont souvent déchargés en moins de sept heures.

M. J. A. CURRIE: En quoi consistent ces cargaisons?

M. GORDON: En minerai.

M. J. A. CURRIE: Il ne nous vient pas de minerai de l'Ouest.

M. GORDON: Un navire peut décharger 10,000 tonnes de grain en six ou sept heures et à cette proportion, vingt quais, avec l'outillage moderne que l'on trouve dans tous les grands ports, recevraient 50,000,000 de tonnes pendant les huit mois de vingt jours que dure la navigation.

M. J. A. CURRIE: Mon honorable ami devrait aller visiter cette région et voir si on est en état de décharger 10,000 tonnes de colis par jour dans un de ces ports. S'il connaît le moyen de le faire il devrait prendre un brevet et il gagnerait une fortune. Tout le transbordement se fait à la main, et il faut du temps pour transborder 10,000 tonnes de marchandises à la main.

M. D. A. GORDON: J'ignorais que les cargaisons de l'Ouest consistaient en colis en grandes quantités. Je parlais du trafic du grain.

M. SPROULE: Les cargaisons à provenance et à destination de l'Ouest contiennent de grandes quantités de colis. J'approuve tout ce que vient de dire l'honorable député de Simcoe (M. Currie). J'ai vécu cinquante ans sur les bords de la baie Georgienne; j'ai observé, année par année, le développement de cette région; je sais l'importance grandissante de ces travaux et l'urgente nécessité de ces améliorations. Il n'y a pas de doute que dans un avenir rapproché de ces ports ne pourront pas suffire au trafic. L'outillage actuel répond peut-être aux besoins du moment, mais il sera bientôt insuffisant. Le nombre des chemins de fer convergeant vers le baie Georgienne augmente sans cesse et il faut absolument que ces ports soient installés et outillés de manière à répondre aux besoins du trafic. Une cargaison de blé peut être déchargée très rapidement, mais d'autres fois, il faut un temps considérable. A Owen-Sound, il y a souvent encombrement et je suppose qu'on en peut dire autant de Collingwood, de Midland et des autres ports de la baie Georgienne.

L'hon. M. PUGSLEY : Je n'ai aucune objection à ce que nos honorables amis discourent sur ce qui devra être fait, à l'avenir, mais ce serait généreux de leur part de tenir compte de ce que nous avons fait dans le passé.

M. CURRIE : Nous en tenons compte.

L'hon. M. PUGSLEY : Je suis bien aise de l'apprendre. Je considère que le Gouvernement a bien mérité du pays pour avoir compris la nécessité d'améliorer les moyens de transport du pays, et plus particulièrement pour s'être rendu compte des grands avantages qui résulteraient du développement du trafic entre la rive ouest du lac Supérieur et les ports de l'est du Canada, par la rive des Grands lacs.

Le Gouvernement a déjà fait beaucoup; il a fait tout ce qu'on était en droit d'en attendre. Voyons ce qui a été fait à Port-Arthur. Nous nous occupons de creuser ce port à une profondeur de 22 pieds et les plans sont pour une profondeur de 25 pieds, pour recevoir les plus forts navires qui fréquentent les ports du lac Supérieur, américains aussi bien que canadiens. Nous construisons un puissant brise-lames qui atteindra plus tard jusqu'à deux ou trois milles de longueur, ce qui, non seulement donnera un port très sûr, mais aussi un port où le trafic pourra se faire dans les conditions les plus rapides et les plus économiques.

A Fort-William, ou est le terminus du C.P.R. nous nous occupons de creuser et d'élargir les rivières Mission et Kaministiquia, auxquelles nous donnerons également une profondeur de 25 pieds. Nous construisons un bassin de virage, d'une superficie de 32 acres, pour donner toute facilité à l'évolution des navires. Nous construisons aussi un long mur de soutènement qui offrira de grands avantages à la navigation du port. Naturellement, le chemin de fer canadien du Pacifique, le chemin de fer Grand-Tronc et le Nord-Canadien font leur part de ces travaux, mais le Gouvernement contribue à ces améliorations dans la plus large mesure possible.

Mon honorable ami (M. Currie) devrait admettre que le Gouvernement traite ces questions dans un esprit vraiment national, puisqu'en dépit des conditions actuelles du revenu, il consacre une somme de $600,000 à l'amélioration de ces ports de la rive ouest du lac Supérieur. C'est une somme considérable à dépenser dans une seule saison, et elle sera employée avec le plus grand avantage. Le résultat sera qu'avant longtemps nous aurons à l'extrémité ouest du lac Supérieur des facilités terminales qui ne seront surpassées dans aucun port du monde. J'ai vu les plans de ces compagnies et je connais ceux du Gouvernement. Ces facilités terminales seront installées sur un vaste échelle; nous travaillons d'après un plan unique et très complet qui fera de ces ports tout ce qu'ou peut en attendre.

Nous voulons que tout navire visitant Duluth ou Chicago puisse aussi entrer à Fort-William. Nous voulons que nos ports soient au moins les égaux des ports américains, s'ils ne leur sont pas supérieurs.

Nous comprenons que depuis nombre d'années le trafic du grain de l'Ouest a été dirigé sur Buffalo et les ports de l'Atlantique des Etats-Unis. Il est regrettable que 18,000,000 de boisseaux de blé canadien aient passé par le port de Buffalo, l'an dernier, au détriment des ports canadiens de l'Est. Nous travaillons à remédier à cet état de choses. C'est le but que nous nous proposons, et nous espérons qu'avant longtemps, tout le grain de l'Ouest, de même que tout le trafic de cette partie du pays sera dirigé vers les ports canadiens, par des voies canadiennes, et de là sur les marchés de l'Europe. J'ai pleine confiance que nous réussirons.

Passons maintenant à la rive est de la baie Georgienne. L'honorable député dit que le Gouvernement devrait s'occuper plus activement qu'il ne le fait de l'amélioration des ports de cette partie du pays. Nous avons dépensé des sommes considérables à Parry-Sound, à Collingwood—je puis dire en passant que nous avons dépensé un million à ce dernier endroit. Celui qui représentait cette circonscription avant mon honorable ami (M. Currie) ne perdait jamais l'occasion de faire valoir les titres de Collingwood et ses réclamations ont souvent été entendues.

M. HENDERSON: Il fit de grands sacrifices pour y réussir.

L'hon. M. PUGSLEY: Je ne suis pas prêt à dire que le pays n'a pas fait de sacrifices. Je ne suis pas prêt à dire que cet argent n'a pas été bien employé. Les travaux exécutés ont grandement contribué à faciliter le trafic sur les lacs.

M. J. A. CURRIE: L'honorable ministre n'ignore probablement pas que ces travaux ont été entrepris, pour ainsi dire, en société avec la ville—la ville a payé sa part.

L'hon. M. PUGSLEY: C'est toujours un bon signe, quand les autorités municipales donnent des preuves qu'elles ont suffisamment confiance dans une entreprise pour y engager leur propre argent; cela prouve qu'elle ont confiance dans leur ville. Je ne doute pas que cette contribution municipale ait puissamment aidé le représentant du comté à faire reconnaître les titres de Collingwood par le Gouvernement.

Nous avons amélioré les ports d'Owen-Sound, de Midland, de Southampton, de Goderich, de Sarnia, de Meaford, de Penetanguishene et de Depot-Harbour—tous sur la baie Georgienne et le lac Huron et tous aptes à jouer un rôle considérable dans le trafic de l'Ouest canadien.

Prenons Goderich comme exemple; le trafic de ce port a augmenté dans des proportions vraiment merveilleuses. A peine deux ou trois millions de boisseaux de grain venaient dans ce port, il y a quelques années, et l'an dernier, il en est venu dix millions. Tout indique que Goderich sera un des grands centres de distribution du trafic de l'Ouest. Nous avons dépensé des sommes considérables à cet endroit et on nous demande encore d'autres travaux, que nous espérons pouvoir exécuter.

Un autre projet nous a été signalé, comme plus propre que tout autre qui ait été imaginé à assurer le trafic de l'Ouest aux voies canadiennes, au moyen des chemins de fer et des nouveaux ports de Tiffin et de Victoria. Quel résultat aurons-nous obtenu quand ces chemins de fer auront été construits? Le résultat sera qu'une seule locomotive suffira à la traction de quarante wagons de grain, au lieu de quinze ou vingt, comme à présent, ce qui réduira de 50 p. 100 le coût du transport.

Je mentionne ces faits pour démontrer que le Gouvernement n'a pas agi avec mesquinerie quand il s'est agi d'améliorer nos moyens de transport entre l'Est et l'Ouest.

M. J. A. CURRIE: Je sais que deux compagnies de transport font de grands efforts pour que tout l'argent dont le Gouvernement peut disposé soit employé à Tiffin et à Victoria-Harbour. Mais je préfère observer que 40 p. 100 de tout le blé qui vient du Nord-Ouest est moulu dans les minoteries d'Ontario et dans la région avoisinante. Je suis intimement convaincu que la moitié du grain qui a passé par l'élévateur de Goderich a été absorbée avant d'arriver à Montréal, ou sûrement avant d'arriver dans les Provinces maritimes. Quand on se rend compte des énormes quantités de grain qui nous arrivent de l'Ouest, il devient évident que la partie de ce grain qui entre dans la consommation fournira du trafic à d'autres ports que Tiffin et Victoria-Harbour.

Voilà pourquoi les installations de tête de lignes faites en ces deux endroits dans l'intérêt du transport en transit ne devraient pas nous empêcher de faire de légères dépenses en d'autres endroits où les gens ont donné des preuves de bonne foi et manifesté leur confiance en eux-mêmes et en l'utilité des travaux publics dont on les a dotés. Quoi que l'on dise et que l'on fasse, quand on aura terminé les travaux de Tiffin et de Victoria-Harbour, la difficulté sera encore la même : il y aura toujours insuffisance de quais.

L'honorable député qui a cité des données au sujet de la quantité extraordinaire de fret que l'on peut sortir en très peu de temps de la cale d'un navire, se rappelait sans doute ce qui se passe aux quais de Cleveland et de Lorraine, où c'est par quatorze baquets à la fois qu'on descend le minerai de fer dans la cale des navires. Le chargement et le déchargement prennent largement la moitié du temps des navires qui traversent les lacs ; il leur arrive parfois d'attendre leur chargement pendant trois jours au fond des lacs, et le déchargement à l'extrémité sud du lac les retarde parfois quatre et cinq jours durant.

Le ministre nous a dit de quelle manière le Gouvernement va faire servir cette somme de $600,000 au développement de Fort-William et de Port-Arthur ; mais il paraît que les compagnies de chemins de fer et d'élévateurs font une dépense de $2,000,000 dans le but de perfectionner leurs moyens de manutentionner le grain en ces mêmes endroits. Si j'insiste ainsi sur l'importance des ports de la baie Georgienne, c'est uniquement parce qu'on trouve dans le rapport du ministre un passage emprunté à un auteur américain faisant autorité en la matière, passage où il est dit que les Américains se servent de navires d'une longueur de 500 et 600 pieds, capables de transporter des cargaisons de 10,000 et 12,000 tonnes.

Il importe de tenir nos ports en activité pendant l'hiver; aussi devrions-nous, dans ce but, établir de vastes élévateurs-entrepôts à cette extrémité-ci du lac et, à l'autre, faire d'importantes installations de tête de ligne afin que le grain puisse se transporter sans retard vers ses débouchés naturels pendant l'hiver, vers Saint-Jean, par exemple. A l'heure actuelle, une grande partie du grain se transporte à Portland, que l'on devrait acheminer vers Saint-Jean, Halifax ou d'autres ports de notre littoral de l'Est. Il n'existe aucune raison pour que la moin-

dre partie de ce grain soit dirigée ailleurs que vers les ports canadiens.

M. SPROULE : Le ministre a cru faire une œuvre admirable en rendant ces ports du lac Supérieur accessibles aux plus grands navires venant de l'Est ou de l'Ouest. Je dois lui faire observer que les mêmes navires se rendent jusqu'à la rive méridionale de la baie Georgienne. Des navires transportant 250,000 boisseaux de grain—c'est là la moyenne des cargaisons—fréquentent la baie Georgienne, où les ports doivent être aussi profonds et aussi bien aménagés que ceux de Port-Arthur et de Fort-William, bien profonds et aussi bien aménagés que ceux doute. Il faut que l'eau y soit aussi profonde et que les moyens de chargement et de déchargement y soient aussi perfectionnés.

Au dire du ministre, le Gouvernement a très bien fait de consacrer une somme de $600,000 à Fort-William, à Port-Arthur et à d'autres ports; mais a-t-il songé à toutes les améliorations que l'on aurait pu faire dans les ports qui nous occupent en ce moment avec le million et plus que l'on consacre au fossé de Newmarket? A-t-il songé que dans ce dernier cas on jette littéralement l'argent à l'eau, tandis que dans l'autre les améliorations sont vraiment nécessaires? Puisqu'il y a diminution du revenu et qu'il devient nécessaire de rogner les dépenses, il semble qu'un gouvernement bien avisé devrait supprimer les dépenses inutiles pour utiliser tous les deniers disponibles aux endroits où le besoin s'en fait vivement sentir. Les ports de la baie Georgienne sont de ce nombre; les dépenses s'imposent impérieusement à Port-Arthur et à Fort-William.

Mon honorable collègue de Simcoe (M. J. A. Currie) l'a dit, une grande partie du grain est déposée dans les élevateurs de la rive sud de la baie Georgienne, qui, l'hiver venu, est envoyée aux minoteries sans cesse en activité. Ces ports ont donc absolument besoin de ces améliorations-là.

Le port de Meaford est assez bon, mais il ne répond pas aux besoins; il n'y a place que pour un seul navire à la fois. Le port d'Own-Sound vaut mieux que celui de Meaford, mais ni dans l'un ni dans l'autre on ne trouve la profondeur d'eau qu'il faut en certains cas. Comparé à ce qu'il était autrefois, le port de Collingwood est en assez bon état; mais le développement du commerce du grain ne tardera pas à en démontrer l'insuffisance. Tous ces ports doivent être l'objet de dépenses de plus en plus considérables, si l'on veut qu'ils répondent aux besoins d'un commerce qui, d'une année à l'autre, va sans cesse grandissant.

Little-Current.—Améliorations du chenal nord de la baie Georgienne, $82,000.

M. J. A. CURRIE.

L'hon. M. PUGSLEY: Ce crédit est destiné à solder ce qui reste dû sur les travaux exécutés au cours de l'année. Il s'agit de dragage et de pétardement dans ce qu'on appelle le chenal intérieur de Little-Current, entre l'île Manitoulin et la terre ferme.

Ports, rivières et ponts.—Réparations et améliorations en général, $5,500.

M. EDWARDS: Je veux appeler l'attention sur un point qu'il me paraît convenable de signaler au moment de passer à l'étude de cet article du budget. Il y a quelques jours, j'inscrivais au feuilleton une question relative au canal de l'île Wolfe, et le ministère des Travaux publics m'apprit qu'il ne possédait aucun renseignement à ce sujet. La construction de ce canal remontant à plus d'un demi-siècle, c'est ce qui explique peut-être que le ministère n'en sache rien. Il y a une vingtaine d'année qu'on ne s'en sert plus. Mais voici sur quoi je veux appeler l'attention du ministre.

Sur ce canal est jeté un pont dont les habitants de l'île Wolfe ne peuvent se passer. Ce pont, il faut ou le reconstruire ou le réparer; je suis d'avis qu'il faudrait le reconstruire, ce en quoi il va sans dire que les habitants de l'île seraient bien aises de recevoir de l'aide. Ils en ont demandé au ministère qui leur a opposé un refus; ils ont aussi demandé la permission de raccourcir l'arche du pont, on leur a interdit de faire du remblai de l'un ou de l'autre côté du canal. Il me semble,—et je crois que le comité partagera mon sentiment,—que c'est se montrer bien injuste à l'égard de ces gens que de leur interdire de raccourcir le pont, de ne pas les aider à le reconstruire et les empêcher de se servir d'un canal dont, je le répète, le public ne se sert plus depuis plus de vingt ans.

Si le ministre des Travaux publics ne veut pas qu'on raccourcisse le pont, je veux lui demander d'aider les habitants de l'île Wolfe à la reconstruire, ou bien de s'en rapporter à la discrétion du conseil municipal de l'endroit, qui raccourcira le pont et fera le remblai selon qu'il jugera convenable. Je ne demande rien qui ne soit raisonnable, c'est-à-dire que le ministre permette au conseil municipal de l'île Wolfe de raccourcir le pont à son gré, ou qu'il aide les gens de l'endroit à construire un nouveau pont de la même longueur que l'ancien.

L'hon. M. PUGSLEY: Qui a construit le pont en premier lieu?

M. EDWARDS: Cette question, je l'ai faite au ministre, il y a quelque temps, et il n'a pu y répondre. Je suis persuadé que les municipalités par où passe le canal ont dû contribuer à l'entreprise au moyen de subventions, mais je ne saurais dire en quelle mesure elles y ont contribué. Je crois aussi, sans toutefois pouvoir l'affir-

mer, que le gouvernement fédéral ou le gouvernement provincial y a également contribué dans une certaine mesure. Des habitants de l'île m'ont dit que le gouvernement fédéral se prétend le maître du canal, qu'il croît avoir le droit d'interdire aux gens de raccourcir le pont. Il me semble, dans ce cas, qu'on devrait les aider à jeter un nouveau pont au-dessus de ce canal.

L'hon. M. PUGSLEY: Je suis sûr que l'honorable député ne me demandera pas de construire à l'île Wolfe un pont entièrement situé dans la province d'Ontario; je me demande sur quoi je pourrais bien me fonder pour inviter le Parlement à faire cela. Mais je ne vois aucun inconvénient à permettre à la municipalité de raccourcir le pont comme il vient d'être dit. Puisque le canal ne sert plus à la navigation depuis bien des années, il n'y aurait pas de mal à rétrécir l'arche du pont. Que la municipalité soumette à mon ministre des plans du pont plus court qu'elle désire faire construire, je suis sûr que le meilleur accueil sera fait à sa demande. La question ne m'a jamais été soumise; mais je ferai le meilleur accueil à toute demande de cette nature, sachant qu'il convient, sans toutefois nuire à la navigation ni à l'intérêt public, de ne rien épargner pour alléger le fardeau que la réparation du pont ferait peser sur la municipalité.

M. EDWARDS: Le ministre dit que le canal est entièrement situé dans les limites de la province d'Ontario; or, je ne sache pas qu'à cet égard il diffère sensiblement du canal Rideau ou de celui de Newmarket. Puisque ce canal fut construit par l'Etat et que le gouvernement actuel s'en déclare le maître, je ne vois rien qui empêche ce dernier d'y construire un pont tout comme il en construit sur le canal Rideau.

L'hon. M. PUGSLEY: Je ne sache point que le Gouvernement réclame l'exercice d'aucun droit sur ce canal. S'il servait à la navigation, nous exercerions la même surveillance sur les autres voies navigables. C'est à cela que se bornerait notre juridiction. Si je suis bien informé, ce canal fut construit bien avant l'établissement de la confédération, mais on semble manquer de renseignements quant à la question de savoir par qui il fut construit.

M. HARTY: Il fut construit par des particuliers.

M. GEO. TAYLOR: Il n'y a pas encore bien des années, le Gouvernement le faisait creuser par un de ses dragueurs.

L'hon. M. PUGSLEY: C'est possible.

M. GEO. TAYLOR: Pendant que l'on discutait les crédits relatifs aux quais de la province de Québec, hier ou avant-hier soir, j'ai fait observer qu'il se trouve dans les townships de l'île Wolfe et de l'île Howe, plusieurs quais dont la construction est due à l'initiative privée, et que les gens n'ont pas d'autre moyen de faire transporter leurs produits par eau. Je sais que les habitants de l'île Wolfe ne peuvent aller, par bateau, plus loin que Gananoque ou Kingston, et que les quais des îles Wolfe et Howe ont été construits par des particuliers. Puisque le Gouvernement construit des quais par tout le pays, il me semble qu'il devrait venir en aide aux habitants de ces deux îles.

M. J. D. REID: Le ministère des Travaux publics construit des quais jusque chez les particuliers.

L'hon. M. PUGSLEY: Non.

M. J. D. REID: Je crois pouvoir citer un cas au ministre.

L'hon. M. PUGSLEY: Non.

M. J. D. REID: Sur le Saint-Laurent, en aval de Cornwall.

L'hon. M. PUGSLEY: Je connais l'île dont vous parlez.

M. J. D. REID: Il y a une île qui est la propriété exclusive d'un particulier.

L'hon. M. PUGSLEY: L'honorable député déclare que l'Etat y a construit un quai sur une propriété privée. Il n'en est rien. A côté du terrain appartenant à l'Etat, il y une propriété privée, mais le quai est construit sur un terrain public.

M. J. D. REID: Le quai là-bas est construit sur une propriété qui appartenait à un particulier.

L'hon. M. PUGSLEY: La propriété voisine du quai appartient à un particulier.

M. J. D. REID: Mais l'île entière appartient à un particulier. Je ne suppose pas que l'Etat ait acquis l'emplacement sur lequel le quai est construit.

L'hon. M. PUGSLEY: Oui, il l'a acquis. L'honorable député s'attendait-il que l'Etat achèterait l'île entière.

M. J. D. REID: Non, mais je dois dire au ministre qu'on a construit un quai à cet endroit pour l'avantage exclusif d'un particulier. Le quai a été construit pour lui seul.

L'hon. M. PUGSLEY: Non, il a été construit pour abriter les bateaux qui naviguent dans les eaux du fleuve.

M. J. D. REID: L'île n'est qu'un lieu d'amusements appartenant à un particulier.

L'hon. M. PUGSLEY: Encore une erreur.

M. J. D. REID: Le ministre sait fort bien que cette île appartenait à un particulier qui y possédait auparavant un quai,

et que le ministère a reconstruit ce quai à son usage.

Dans le cas dont parle le représentant de Frontenac, je me souviens que, l'an dernier ou l'année précédente, une députation est venue demander l'aide que mentionne mon honorable ami. Je connais bien l'endroit. Le Gouvernement s'est pour ainsi dire emparé du canal et, par ses travaux de dragage et ses améliorations, il a rendu nécessaire la construction d'un pont plus coûteux. Il a aussi nécessité la construction d'un pont tournant qui coûtera beaucoup plus cher que n'aurait coûté un pont ordinaire. Si le canal était nettoyé, il offrirait certainement une route beaucoup plus courte entre Kingston et le cap Vincent que la route qui contourne le haut de l'île, par où l'on passe à présent.

M. EDWARDS: Si j'ai bien saisi ce qu'il disait il y a un instant, le représentant de Kingston (M. Hardy) a fait la remarque que ce canal a été entièrement construit par des particuliers.

M. HARTY: C'est ce que j'ai toujours compris.

M. EDWARDS: Mes renseignements diffèrent de ceux que possède le représentant de Kingston. Il a peut-être raison, mais je ne le pense pas. Bien qu'une compagnie ait construit le canal, je ne crois pas me tromper en disant que la municipalité de l'île Wolfe a donné un bonus pour aider à sa construction.

M. HARTY: C'est possible.

M. EDWARDS: Et je crois que le comté de Frontenac a aussi versé une contribution. Voici un canal construit, disons, par une compagnie privée avec l'aide de la municipalité de l'île de Wolfe, dont on ne se sert pas depuis vingt ans environ, dont la municipalité ne retire aucun avantage depuis plusieurs années, et il me semble souverainement injuste qu'on profite de ce canal inutile pour imposer d'autres dépenses à cette municipalité. Je crois que c'est mon droit et le droit de la population là-bas d'exiger que le Gouvernement paie sa part des frais de construction de ce pont ou lui permette de raccourcir l'arche de celui-ci à son gré. Je pense qu'en réalité la compagnie a négligé de terminer le canal qui est devenu la propriété de l'Etat. Ce qui me confirme dans cette idée, c'est que le Gouvernement, depuis vingt-cinq ans au moins, a fait des dépenses pour draguer ce canal. Je soutiens que le Gouvernement, s'il réclame la propriété du canal, doit construire tout le pont à ses frais.

L'hon. M. PUGSLEY: Mon département ne s'en prétend pas propriétaire.

M. J. D. REID.

M. EDWARDS: Que vous vous disiez, ou non, propriétaire, je crois que le canal appartient à l'Etat.

L'hon. M. PUGSLEY: Je ne conçois pas comment le Gouvernement peut en être propriétaire.

M. EDWARDS: S'il n'en était pas propriétaire, pourquoi a-t-il fait des dépenses pour l'entretenir?

L'hon. M. PUGSLEY: Nous faisons des dépenses dans plusieurs rivières uniquement parce que la population a besoin que la navigation soit amélioré. Nous ne possédons pas le lit des rivières; nous n'avons aucun titre à l'avant-grève qui ne tombe pas sous notre juridiction, que je sache. Si le gouvernement provincial avait fait, avant la confédération, quelque chose qui nous donnerait des titres à la possession de ce canal, c'est au gouvernement de l'Ontario qu'en appartiendraient le lit et la base, car le canal ne serait pas passé sous la dépendance des autorités fédérales à l'époque de la confédération. Celles-ci n'ont la haute main qu'en matière de navigation dans les cours d'eau navigables.

M. EDWARDS: Je suppose que, dans l'exercice de ses droits à l'égard des cours d'eau navigables, le Gouvernement fédéral ne permettrait pas aux municipalités de l'île Wolfe de raccourcir l'arche du pont?

L'hon. M. PUGSLEY: Pour cette raison là. Si le canal ne sert pas à la navigation, cette raison n'existe plus.

M. EDWARDS: Le Gouvernement devrait tenir compte des revendications de ces municipalités. Beaucoup de marchandises s'échangent entre ces îles et Kingston et l'autre côté de la frontière. Vu que le Gouvernement semble avoir pour règle de construire des quais et de creuser les ports, il devrait avoir égard aux besoins des vieux établissements comme à ceux des colonies nouvelles.

M. GERALD WHITE: Il y a deux sessions, j'ai signalé au ministère l'urgente nécessité d'améliorer le quai de Petewawa, et un crédit à cette fin a été inscrit dans le budget du dernier exercice. Je regrette de dire que le crédit ne figure pas au budget cette année, et je ne saurais trop insister auprès du ministre des Travaux publics sur la grande nécessité des améliorations.

A une réunion de la compagnie de navigation de Pembroke qui a eu lieu dernièrement et à laquelle j'assistais, les directeurs m'ont prié d'appeler l'attention du Gouvernement sur l'état actuel de ce quai. Le ministre sait que, lorsque ce quai a été construit, il y a quelques années, il y a eu des erreurs dans les plans et qu'à l'eau basse il est presque impossible d'accoster le quai parce qu'il y a d'un côté un récif

qui rend la navigation très périlleuse. Bien qu'il y eût un crédit dans le budget l'an dernier, on n'a pas touché au quai. Peu nous importe que le Gouvernement répare celui-ci ou en construise un autre vis-à-vis le camp militaire. Depuis l'établissement de ce camp, Petewawa est devenu un endroit très important et il faut de toute nécessité prendre les moyens de s'y rendre par eau. J'insiste fortement auprès du ministre sur l'opportunité de mettre cette question à l'étude et d'inscrire au budget une somme qui servira à l'exécution de ces travaux.

L'hon. M. PUGSLEY: J'y réfléchirai.

Lac Winipeg.—Amélioration de la navigation aux passes entre les biefs d'amont et d'aval de West-Bay jusqu'à Monetteville, $2,000.

M. ARTHURS: Pourquoi cette somme?

L'hon. M. PUGSLEY: Pour établir une communication entre les biefs d'amont et d'aval de West-Bay jusqu'à Monetteville, qui est un établissement tout nouveau mais très important. Il y a là-bas un grand nombre de cultivateurs qui récoltent beaucoup de produits, principalement du foin.

Grâce à ces travaux qui ne coûteront pas plus de $6,300, ils pourront naviguer sur une distance de 18 à 20 milles et transporter leurs denrées au marché à moins de frais que s'ils étaient obligés de les voiturer. Une députation de cultivateurs de cette région s'est rendue auprès de moi il y a quelque temps et elle a si bien plaidé sa cause que j'ai cru qu'il y avait lieu de demander l'ouverture d'un crédit.

M. ARTHURS: N'est-il pas vrai qu'on a déjà dépensé $5,000 pour ces travaux à seule fin de creuser un petit canal qui reliera un lac intérieur à Monetteville et au lac Nipissing?

L'hon. M. PUGSLEY: L'honorable député a presque raison. On a dépensé $4,800 et cette somme servira à solder le prix des travaux. Il a fallu les exécuter cet hiver pour qu'ils puissent être utiles l'été prochain.

M. ARTHURS: Je ferai observer à la Chambre qu'il s'agit d'un petit lac enclavé de trois milles d'étendue qui ne communique guère avec le lac Nipissing, sauf lorsque l'eau est haute. En réalité, un partisan du ministère a construit une petite scierie dont le rendement est de 8 à 10,000 pieds de bois par jour au mauvais bout du lac et, par malheur, il lui faut transporter son bois à l'autre bout afin de le faire passer dans le lac Nipissing. Pour lui faciliter sa tâche, le Gouvernement a entrepris ces travaux qui, me dit-on, ont été commencés peu de temps avant l'élection et ont été de courte durée. Ils ne serviront à personne si ce n'est au propriétaire de la rivière. L'endroit est éloigné de Monetteville et je doute fort qu'on pousse jamais les travaux jusqu'à ce village.

L'hon. M. PUGSLEY: Mon honorable ami est certainement mal renseigné. On m'apprend qu'il y a là-bas plus de 1,000 habitants qui retireront de cette amélioration des avantages considérables. Elle permettra de naviguer sur une distance d'environ 18 milles. Les trois personnes qui se sont rendues auprès de moi ne sont pas venues me trouver avant l'élection. M. Monette était du nombre, mais je ne me rappelle pas les autres. Ils étaient si intéressés qu'ils sont venus jusqu'à Ottawa pour solliciter l'exécution de ces travaux.

Ils ont donné des raisons très convaincantes; ils ont fait voir qu'il y avait là une colonie considérable, qu'il s'y récoltait de grandes quantités de foin et que la réalisation de leur idée assurerait environ quinze milles de navigation. M. Corriveau, l'ingénieur de mon département, chargé de l'exécution de certains travaux dans cette localité, a confirmé leur déclaration au sujet de la nécessité de cet ouvrage.

M. ARTHURS: Cet ouvrage a-t-il été donné à l'entreprise et a-t-il été commencé avant l'élection?

L'hon. M. PUGSLEY: Presque tout est postérieur à l'élection. C'est comme l'incendie de Rome, le grand feu de Saint-Jean et plusieurs autres choses importantes. La date de l'élection ne cesse de hanter le cerveau de mon honorable ami. Il y pense le jour et il y rêve la nuit. Le 8 octobre 1908, M. Corriveau présentait un rapport conseillant d'ouvrir ce chenal sur une longueur de 275 pieds et une largeur de 30 pieds, et aussi de pétarder du roc. Ces travaux furent autorisés, il fut voté à cette fin $3,000 au cours de la dernière session, et il convenait qu'on se mît à l'œuvre.

M. S. SHARPE: Quand l'ouvrage a-t-il été commencé?

L'hon. M. PUGSLEY: En octobre. La députation dont j'ai parlé vint ensuite à Ottawa, après l'élection. On avait poursuivi les travaux jusqu'à concurrence du crédit voté, et la députation me dit qu'il importait beaucoup de les achever cet hiver. Un nommé Lévesque, qui fait un commerce considérable dans cette localité, me déclara que si l'on permettait aux hommes d'achever l'ouvrage sous la direction de l'ingénieur, il les paierait, et que si le Parlement voulait répondre du crédit, il encourrait ce risque. Cela démontre combien ils étaient désireux de faire faire ces travaux. Je lui répondis: Si vous faites ce que vous dites là, je soumettrai la question à mes collègues et s'ils y consentent, j'inscrirai au budget la somme nécessaire au parachèvement des travaux. Voilà pourquoi nous demandons cette nouvelle somme.

M. GEORGE TAYLOR: Je comprends que ce chenal va ouvrir 3 milles de navigation au lieu de 15 milles; le lac a 3 ou 4 milles de long.

L'hon. M. PUGSLEY: Non, environ 15 milles de long.

M. GEORGE TAYLOR: Le lac a environ 3 milles de long et il faudrait en faire le tour trois ou quatre fois pour faire 15 milles.

L'hon. M. PUGSLEY: Non pas. Il y a une petite étendue qu'il faut draguer, et il y a 15 milles de là à la tête de la navigation.

M. GEO. TAYLOR: Des gens qui connaissent bien cette région disent que non et qu'il n'y a que deux ou trois mois dans l'année où il y aura de l'eau dans le canal.

L'hon. M. PUGSLEY: Je pense que M. Monette est un homme intelligent et de grande réputation. Or, il a dit qu'il y aurait environ 15 milles de navigation.

M. GEO. TAYLOR: Quelle est la longueur du lac?

M. ARTHURS: Environ 3 milles.

L'hon. M. PUGSLEY: Quelle distance y a-t-il entre le lac Nipissing et le lac Shanty?

M. ARTHURS: Le chenal est entre le lac Nipissing et le petit lac.

L'hon. M. PUGSLEY: Quelle distance y a-t-il entre le lac Nipissing et le lac Shanty?

M. ARTHURS: Quelques centaines de verges seulement.

L'hon. M. PUGSLEY: Je suis certain que l'honorable député se trompe.

M. GEO. GORDON: Il s'agit de travaux à exécuter dans le district que j'ai l'honneur de représenter et je manquerais peut-être à mon devoir si j'omettais de dire, sans toutefois m'être transporté sur les lieux, que si M. Monette et les autres citoyens de cette localité ont ainsi renseigné le ministre ils ont abusé de sa confiance. Il m'est arrivé, autrefois, de voyager dans ces parages, et sans savoir au juste si le lac a trois ou quatre milles de long, je ne crois pas me tromper en disant qu'il n'en a pas plus de quatre. Je pense, et je regrette de dire qu'il s'agit d'un cas où l'on a eu tort de se fier à certaines gens. Il me fait peine d'avoir à le dire, car je tiens à ce que, dans mon district, il se fasse des améliorations partout où il en faut.

L'hon. M. PUGSLEY: L'honorable député condamne-t-il cette dépense?

Quelques VOIX: Oui, oui.

L'hon. M. PUGSLEY: Laissez répondre l'honorable député.

M. WM PUGSLEY.

M. GEO. TAYLOR: Vous ne sauriez réparer la faute, puisque l'argent est dépensé.

M. GEO. GORDON: Je vais répondre. Comme l'a dit l'honorable député (M. Arthurs) un nommé McKee avait une petite scierie près de ce lac; il l'avait construite dans un endroit défavorable, à la tête de ce petit lac. Force lui fut de charger son bois sur des alléges qu'il faisait descendre jusqu'au petit portage, de tirer son bois d'au delà du portage et de le recharger sur des bateaux pour l'amener jusqu'à Sturgeon-Falls. Comme l'élection approchait, on mit des hommes à l'œuvre pour faire un peu de creusage en attendant; je suppose, qu'on eût beaucoup de bois à travailler là cette année; mais, par malheur, la petite scierie n'a pas fonctionné cette année, pas une bille n'a été tirée, et par conséquent il n'y aura pas de bois à y transporter. Il y a des cultivateurs dans cette localité, mais très peu. On a mal renseigné le ministre en lui disant qu'il y avait une population de 1,000 âmes. C'est absolument faux. Ces travaux seront peu avantageux à ces gens-là, parce qu'il leur suffirait d'un tout petit bateau pour leur aider à transporter un peu de foin; mais en outre, il y a un chemin parallèle à celui-ci, et pour moi, je préférerais de beaucoup que ces dépenses fussent faites dans d'autres endroits que je pourrais signaler et où ils seraient plus nécessaires, comme, par exemple, à Latchford et à New-Liskeard. Si vous voulez bien y réfléchir, vous trouverez, je pense, que j'ai représenté le cas d'une façon absolument exacte.

M. G. TAYLOR: Ces travaux ouvriront-15 milles de navigation?

M. GEO. GORDON: Non.

L'hon. M. PUGSLEY: Cela serait-il possible? On m'a assuré que ces travaux auraient pour effet d'épargner aux cultivateurs la peine de transporter leurs produits en voitures sur une distance de 15 milles. Qu'en pense l'honorable léputé?

M. GEO. GORDON: Cela épargnerait environ 4 milles.

L'hon. M. PUGSLEY: On m'a dit 15, et je vais m'enquérir de cette affirmation.

M. BLAIN: Devons-nous comprendre que le ministre a dit à la députation de s'en retourner et de dépenser l'argent et qu'il verrait à ce qu'il leur fût remboursé?

L'hon. M. PUGSLEY: Nous allons réserver cet item.

M. BLAIN: L'argent a-t-il été dépensé?

L'hon. M. PUGSLEY: Avec cette assurance.

M. BLAIN: Devons-nous comprendre que le ministre a dit à la députation de dépenser l'argent et qu'il demanderait au Gouvernement de le lui rembourser.

L'hon. M. PUGSLEY: C'est ce qui eut lieu. Ces gens-là étaient très désireux que les travaux se fissent.

M. GEORGE TAYLOR: C'était pendant l'élection?

L'hon. M. PUGSLEY: Non, c'était après l'élection. Un homme très riche faisant partie de la députation a dit qu'il considérait l'affaire si importante qu'il avancerait lui-même l'argent. J'ai répondu que j'ignorais si le Parlement voterait de quoi le lui rembourser.

M. BLAIN: De combien s'agit-il?

L'hon. M. PUGSLEY: Nous demandons $2,000. J'ai inscrit ce crédit parce qu'on m'a représenté que les travaux en question développeraient la navigation. Si j'ai été trompé, je ne veux pas demander au comité de voter le crédit.

M. GEORGE TAYLOR: L'honorable ministre devrait payer cette somme de ses propres deniers s'il l'a inscrite au budget sous de fausses représentations.

L'hon. M. PUGSLEY: J'aimerais mieux cela que de demander au Parlement de la voter, après ce qu'a dit l'honorable député de Nipissing.

M. BLAIN: L'honorable ministre a-t-il permis à ces gens-là de dépenser l'argent et a-t-il ensuite inscrit au budget un crédit à faire voter par le Parlement, sans avoir envoyé d'ingénieur sur les lieux?

L'hon. M. PUGSLEY: Nous en avons envoyé un.

M. BLAIN: Vous êtes-vous fait faire par un ingénieur un rapport sur lequel vous avez basé cette demande de crédit?

L'hon. M. PUGSLEY: Un ingénieur, M. Corriveau, a fait un rapport. Il n'est pas ici dans le moment, mais vu la déclaration faite par l'honorable député de Nipissing, (M. Gordon), je vais réserver cet item.

M. GEORGE TAYLOR: Le ministre m'a semblé dire que l'ingénieur avait déclaré que ces travaux développeraient la navigation sur une étendue de 15 milles.

L'hon. M. PUGSLEY: Ce n'est pas moi, mais ce sont ces messieurs qui ont dit cela.

M. GEORGE TAYLOR: Quel est le nom de celui qui a offert de débourser cette somme considérable?

L'hon. M. PUGSLEY: M. Lévesque.

M. GEORGE GORDON: On a dépensé environ $2,300 à ce sujet, et j'espère que le Gouvernement va poursuivre et achever les travaux en question, attendu que, sans cela, cet argent se trouverait absolument perdu. J'ai dit, il y a un instant, que ces travaux seraient très peu utiles aux quelques cultivateurs de cette localité, mais n'empêche que la déclaration faite par ceux qui sont venus ici et comportant qu'on leur épargnerait un parcours de 15 milles est inexact. Je ne crois pas que le parcours épargné soit aussi considérable. On aurait absolument tort de dépenser l'argent si les travaux n'avaient pas été commencés, mais comme on en a fait une partie, autant vaut les achever.

L'hon. M. PUGSLEY: Sur cet aveu, nous ferions mieux d'adopter ce crédit.

M. EDWARDS: On m'apprend qu'il y a, près de Cardinal, un pont que le ministre des Chemins de fer n'utilise pas. Il y a quatre ou cinq ans qu'il est là. Ne voudrait-il pas s'occuper sérieusement de la question de savoir s'il serait à propos de le faire transporter à l'île Wolfe et de l'intaller sur le canal?

L'hon. M. GRAHAM: Le conseil d'Edwardsburg désire l'acheter.

M. EDWARDS: Avez-vous fixé un prix pour ce pont?

L'hon. M. GRAHAM: Je ne suis pas sûr.

M. EDWARDS: J'espère que vous considérerez une offre de l'île Wolfe?

L'hon. M. GRAHAM: Nous serons heureux de le vendre aussi cher que possible.

M. J. D. REID: Le canton d'Edwardsburg n'a pas besoin de ce pont, en ayant construit un autre.

L'hon. M. PUGSLEY: Cette discussion ne doit pas être dans l'ordre, puisqu'on se mêle des crédits du département des Travaux publics.

M. l'ORATEUR SUPPLEANT: J'espère que les honorables députés ne s'éloigneront pas trop longtemps de l'item en discussion.

Améliorations du port de Meaford, $400.

M. MIDDLEBRO: A quoi est destiné cet article?

L'hon. M. PUGSLEY: C'est pour finir les travaux. L'entreprise était de $34,742.87. Il y avait de plus le dragage. Le total de la dépense jusqu'au 15 février a été $44,086.64, et le crédit voté pour ce même exercice était de $43,700, laissant une balance due de $386.64.

M. MIDDLEBRO: A-t-on adopté un plan pour l'amélioration de ce port? un plan arrêté, défini?

L'hon. M. PUGSLEY: Oui, mais je ne saurais dire s'il est inaltérable, comme les lois des Mèdes et des Perses. Il y eut une vive discussion sur le meilleur plan à adopter, et nous en poursuivons un maintenant. J'ai ici le détail des travaux exécutés l'an dernier. D'abord, la première adjudication fut un prolongement de 50 pieds vers l'est, à partir de l'extrémité intérieure du brise-lames, qui mesurait à ce moment 430 pieds de longueur sur une largeur de 30 pieds. Ce prolongement est destiné à protéger davantage contre les vents du nord les navires en chargement aux élévateurs et qui hivernent dans le port. Puis, la construction d'un mûr de revêtement en pilotis et en béton, de 300 pieds de longueur. Aussi la pose d'un revêtement en palplanches à joints fermés sur une longueur de 135 pieds, et le dragage à 30 pieds au-dessous de l'étiage.

M. MIDDLEBRO: Nous avons été bien désappointés, l'automne dernier, lors d'une tempête à cet endroit, de voir qu'après avoir dépensé tant d'argent, le port était encore dans un tel état que les navires brisèrent leurs amarres, que plusieurs heurtèrent violemment le pont, avariant considérablement leur accastillage, et qu'il fallut en amener un certain nombre à Owen-Sound afin de leur donner un abri raisonnablement sûr pour l'hiver. Je ne cherche pas à critiquer, mais je voudrais simplement tâcher de convaincre le ministre de changer son plan. Il semble qu'après avoir dépensé $43,000, si ce port n'offre pas la sécurité voulue aux navires, il conviendrait de modifier le plan. C'est pour cette raison que j'ai insisté, l'autre jour, auprès du ministre, pour lui faire inscrire un crédit dans le budget supplémentaire.

Si aucun changement n'est effectué, l'on peut s'attendre encore cette année à des dégâts. Voici un cas où le ministre serait justifiable d'inscrire au budget un montant suffisant pour remédier autant que possible aux défauts que l'on constate dans ce port. Meaford est un des ports de la rive sud de la baie Georgienne, que le ministre a entrepris, suivant son programme, de creuser et améliorer, pour accomoder les grands navires qui y déchargent le grain, et je le prierais de s'occuper, cette année, de préserver les travaux qui y ont déjà été faits.

L'hon. M. PUGSLEY: Je serai heureux de faire un examen dans le sens indiqué par l'honorable député. Il me suggère d'inscrire un montant au budget supplémentaire, mais le ministre des Finances ne m'a pas encore dit s'il devait y avoir un budget supplémentaire, de sorte qu'il ne m'est pas possible de prendre aucune disposition pour l'exercice prochain.

M. W. S. MIDDLEBRO.

M. MIDDLEBRO: La ville de Meaford a fait parvenir un mémoire à l'honorable ministre (M. Pugsley)?

L'hon. M. PUGSLEY: Oui.

M. MIDDLEBRO: Se souvient-il ce qu'il contenait?

L'hon. M. PUGSLEY: Non, mais il sera étudié soigneusement.

M. OWEN: Quand le ministre se propose-t-il de commencer la construction du quai au village de Brighton? J'espère qu'il demandera bientôt les soumissions?

L'hon. M. PUGSLEY: Non.

M. OWEN: Le ministre n'a-t-il pas promis un quai lors de la dernière élection?

L'hon. M. PUGSLEY: Je ne le crois pas.

M. OWEN: C'est ce qu'on a compris dans le comté.

L'hon. M. PUGSLEY: L'honorable député (M. Owen) a-t-il apporté cette nouvelle aux électeurs?

M. OWEN: Non, ce n'est pas moi. Elle fut envoyée des quarties généraux à Ottawa, et le ministre ne m'a pas chargé de la communiquer aux électeurs. Un autre que moi annonça cette nouvelle.

L'hon. M. PUGSLEY: Je devrai faire des recherches.

M. OWEN: On a promis aussi un bureau de poste à Campbellford. La promesse fut faite sur le husting, le jour de l'élection.

L'hon. M. PUGSLEY: Je suis heureux que l'honorable député mentionne Campbellford, car il me fournit l'occasion de dire que j'ai vu une lettre de la personne dont il parle, et cette personne nie positivement avoir jamais fait la promesse d'un édifice public à Campbellford.

M. OWEN: Quand a-t-elle fait cette dénégation?

L'hon. M. PUGSLEY: Dans une lettre que j'ai vue.

M. OWEN: Je n'ai jamais dit qu'il avait fait une promesse.

L'hon. M. PUGSLEY: L'assertion a été faite à la Chambre même.

M. OWEN: Pas par moi. Qui accuse-t-on d'avoir fait cette promesse?

L'hon. M. PUGSLEY: Quelqu'un ici même a porté cette accusation. Je consulterai la lettre de cette personne, qui était le candidat.

M. OWEN: Je n'ai pas dit que c'est le candidat qui a fait cette promesse.

L'hon. M. PUGSLEY: Si je ne me trompe, un honorable député a fait cette assertion.

M. OWEN: Je suis plus convaincu que jamais maintenant, que la promesse émanait d'Ottawa.

M. GEO. TAYLOR: Le ministre voudra-t-il, avant d'adopter les crédits en deuxième épreuve, déposer le rapport concernant une dépense de $2,000 sur le lac Nipissing.

L'hon. M. PUGSLEY: Avec plaisir.

Port d'Owen-Sound.—Dragage et pilotis de protection, $15,700.

M. MIDDLEBRO: Quel est l'adjudicataire? Ce crédit complétera-t-il l'ouvrage?

L'hon. M. PUGSLEY: Ce crédit est déjà dépensé ou le sera avant la fin de l'exercice.

M. MIDDLEBRO: Quel est l'entrepreneur, ou de quelle façon les travaux sont-ils faits?

L'hon. M. PUGSLEY: A. F. Bowman, Southampton.

M. MIDDLEBRO: Quel était le montant de l'entreprise?

L'hon. M. PUGSLEY: Il s'agit ici du dragage. Nous le payons à la verge, à raison de $2.75 pour la roche, et 25 cents pour les autres matériaux.

M. MIDDLEBRO: Quelle est la quantité de roc excavée?

L'hon. M. PUGSLEY: Il n'y a pas de roc.

M. MIDDLEBRO: Les travaux ont-ils été adjugés à l'entreprise?

L'hon. M. PUGSLEY: Oui, et M. Bowman était le plus bas soumissionnaire.

M. MIDDLEBRO: Quels étaient les soumissionnaires?

L'hon. M. PUGSLEY: Je n'ai pas la liste ici. Je crois que la Chambre en a déjà été informée et que tous ces détails sont dans le hansard de l'année dernière.

M. MIDDLEBRO: Je n'étais pas ici, et j'aimerais avoir ces renseignements.

L'hon. M. PUGSLEY: Je me ferai un plaisir de les donner à l'honorable député.

M. MIDDLEBRO: Y a-t-il eu quelque différend entre l'entrepreneur et le département au sujet des travaux exécutés dans le port?

L'hon. M. PUGSLEY: Un léger différend à propos d'ouvrage dans une cale de drague. La chose ne m'a pas été soumise. Il s'agissait de décider si l'adjudicataire devait être payé pour certains ouvrages.

M. MIDDLEBRO: Le ministre sait-il quel montant était en jeu? Le différend ne concernait-il pas les travaux faits au revêtement?

L'hon. M. PUGSLEY: Je m'informerai.

M. MIDDLEBRO: Combien a-t-on dépensé jusqu'à ce jour dans le port d'Owen-Sound?

L'hon. M. PUGSLEY: Depuis 1874, environ $453,000.

M. MIDDLEBRO: Quel est l'inspecteur qui certifie la quantité de terre excavée?

L'hon. M. PUGSLEY: Je l'ignore, mais j'aurai cette information.

M. MIDDLEBRO: Je suspendrai toute discussion jusqu'à ce que nous ayons toutes ces informations. Je suppose que le crédit restera en suspens.

L'hon. M. PUGSLEY: J'espère que l'honorable député ne demandera pas d'ajourner cet item. Ce sont les crédits supplémentaires pour l'exercice courant, et nous avons besoin de cet argent pour clore les comptes. Nous pourrons discuter cette question lorsque sera demandé le crédit général pour l'exercice 1910-1911. Est-ce satisfaisant?

M. MIDDLEBRO: Oui, d'autant plus que l'argent est dépensé.

M. J. A. CURRIE: J'aimerais, lorsque nous voterons le crédit général pour les ports, que le ministre me dise la quantité totale de matériaux excavée dans le port de Collingwood, chaque année depuis 15 ans, indiquant le roc, le hard-pan et l'argile. Je crois que le département possède ces renseignements.

L'hon. M. PUGSLEY: Oui, nous avons un état pour chaque année.

Quai du Sault Sainte-Marie. Dragage des approches; $57,000.

M. SAMUEL SHARPE: Est-ce à l'entreprise?

L'hon. M. PUGSLEY: Oui.

M. SAMUEL SHARPE: Les travaux sont-ils complétés?

L'hon. M. PUGSLEY: Pas tout à fait.

M. SAMUEL SHARPE: Quel est l'entrepreneur?

L'hon. M. PUGSLEY: The Great Lakes Dredging Company.

M. SAMUEL SHARPE: Quels prix lui payez-vous?

L'hon. M. PUGSLEY: Dans la pierre et les cailloux, $2.45 la verge.

M. SAMUEL SHARPE: Et dans l'argile?

L'hon. M. PUGSLEY: Il n'y en a pas; il n'y a que de la pierre et des cailloux.

Silver-Centre.—Quai sur le côté ouest du lac Témiscamingue, somme aditionnelle, $500.

M. SAMUEL SHARPE: Quel était le premier crédit?

L'hon. M. PUGSLEY: L'année dernière la Chambre a voté $4,000.

M. SAMUEL SHARPE: Ce crédit complétera-t-il les travaux?

L'hon. M. PUGSLEY: Ce crédit complétera le pilier au large, mais ne suffira pas pour construire des approches solides jusqu'à terre. Il faudra ajouter quelque chose plus tard.

South Hampton.—Prolongement et réparations du Dock de la ville, $16,000

L'hon. M. PUGSLEY: Ces travaux se poursuivent présentement et ce crédit servira à payer ce qui reste dû sur l'année courante.

M. GEO. TAYLOR: Pourquoi appelez-vous ce dock, le dock de la ville?

L'hon. M. PUGSLEY: On l'appelle le dock de la ville, mais c'est en réalité un dock public.

M. GEO. TAYLOR: Quelles recettes a-t-il rapporté l'année dernière?

L'hon. M. PUGSLEY: Cela est du ressort du département de la Marine, et je n'ai pas le renseignement.

Port de Toronto.—Améliorations, $75,000.

L'hon. M. PUGSLEY: Ce crédit servira à compléter les paiements de l'année courante pour les travaux exécutés à l'entreprise.

M. MACDONELL: De quels travaux s'agit-il ici?

L'hon. M. PUGSLEY: Du chenal de l'ouest.

M. MACDONELL: Quel est le coût total de l'entreprise?

L'hon. M. PUGSLEY: Le montant total est de $495,000, mais il y a d'autres travaux en cours à Toronto. Il y a la superstructure en béton sur la partie nord de la jetée ouest à l'entrée de l'est. Cette superstructure coûtera à peu près $50,000.

M. MACDONELL: Quels sont les entrepreneurs?

L'hon. M. PUGSLEY: Miller et Cumming. Il y a encore d'autres travaux en cours pour la protection de l'île.

M. MACDONELL: Je désire avoir tous les détails de ces travaux. Quand seront-ils terminés, et quelle somme demande-t-on?

L'hon. M. PUGSLEY: Les chiffres suivants expliquent ce crédit. En 1908-1909, la Chambre a voté $120,000, et jusqu'au premier janvier de cette année, nous avons dépensé $126,969.49.

M. MACDONELL: Pouvez-vous nous donner les détails?

L'hon. M. PUGSLEY: Cet argent a été payé aux entrepreneurs. MM. Weddell font une partie des travaux, et MM. Miller et Cumming ont obtenu l'autre, savoir le prolongement du brise-lames de l'île. Cela donne un découvert de $6,969.49. Nous devons présentement à MM. Weddell, pour les travaux de la nouvelle entrée de l'ouest jusqu'au 1er mars, la somme de $40,120.

M. MACDONELL: Le ministre aura-t-il la bonté de nous donner les détails qu'il possède concernant ces trois entreprises.

L'hon. M. PUGSLEY: Je pourrais en donner quelques-uns. L'entreprise la plus importante est le creusage du chenal de l'ouest, qui a été donnée à MM. Weddell, au prix de $495,000. Ces travaux devront être complétés le 15 mai 1912.

M. MACDONELL: A quelle somme êtes-vous rendus jusqu'à présent?

L'hon. M. PUGSLEY: Environ $100,000.

M. MACDONELL: Le ministre a-t-il des renseignements à nous donner concernant le brise-lames?

L'hon. M. PUGSLEY: Cette entreprise a été donnée à Miller et Cummings le 8 juin 1908 pour la somme de $30,000, et les travaux doivent être complétés le 8 juin 1909. C'est un prolongement du brise-lames de l'île, d'après un plan modifié. Il y aura six brise-lames séparés, construits en bois et béton de 60 pieds par 12 chaque, et un revêtement en paleplanche embouvetée, de dix pouces d'épaisseur, avec protection en pierre sur une longueur de 163 pieds.

M. MACDONELL: Le ministre nous a dit qu'il y avait trois entreprises séparées?

L'hon. M. PUGSLEY: Il n'y en a que deux; le Gouvernement exécute les autres travaux lui-même. Nous réparons le brise-lames de l'est en régie. Nous y faisons des travaux de protection en pierre?

M. MACDONELL: Quels travaux faites-vous en régie?

L'hon. M. PUGSLEY: Nous réparons le brise-lames à l'ouverture de l'est. Nous protégeons le talus avec de gros blocs de pierre. Ces travaux se font sous la direction de M. Sing, l'ingénieur dirigeant à Toronto.

M. MACDONELL: Ne travaille-t-on pas au creusement de l'entrée de l'est?

L'hon. M. PUGSLEY: On y a fait certains trayaux de dragage l'année dernière. Ils n'y en a pas encore d'entrepris cette année.

M. MACDONELL: Que se propose de faire le Gouvernement?

L'hon. M. PUGSLEY: Il n'y a encore rien de décidé. On me dit qu'il y a suffi-

samment d'eau présentement pour les besoins de la navigation, et il ne semble pas nécessaire de creuser davantage à l'entrée de l'est pour le présent.

M. MACDONELL: Demandez-vous un crédit pour ces travaux? Cette entrée se remplit continuellement; elle se bouche presque complètement tous les printemps, et il faut absolument y draguer pour la rendre navigable.

L'hon. M. PUGSLEY: Il n'y a pas de crédit spécial pour cela. Il y a un crédit général pour les améliorations dans le port de Toronto, un crédit assez considérable. Naturellement nous pouvons prendre sur ce crédit l'argent que nous croirons nécessaire pour améliorer le port.

Mais au sujet de l'entrée de l'est, je dois dire que jusqu'à tout récemment le dragage n'a pas été fait comme il aurait dû l'être. Nous croyons avoir fait du bon ouvrage en ces derniers temps. Nous avons creusé l'entrée à une profondeur suffisante, et nous ne croyons pas qu'elle se remplisse bien vite.

M. MACDONELL: Quel crédit le ministre demande-t-il pour la protection du brise-lames à l'île?

L'hon. M. PUGSLEY: Il n'y a pas de crédit spécial pour ces travaux, c'est un crédit général. L'entreprise a été accordée pour la somme de $39,000 que nous payons à mesure que les travaux progressent; nous payons aussi sur ce même crédit les travaux que nous faisons en régie. Le tout sera terminé en juin cette année.

M. MACDONALL: Quand les piliers à l'entrée de l'est seront-ils terminés?

L'hon. M. PUGSLEY: Ces piliers sont construits en régie. Les travaux ne sont pas donnés à l'entreprise. Il y a trois fois que je le répète, mais il y a tant de bruit dans la Chambre que mon honorable ami n'a peut-être pas entendu. Aucun temps n'est fixé pour l'achèvement des travaux.

M. MACDONELL: Quelles sommes demandez-vous pour cette année à part ces $75,000?

L'hon. M. PUGSLEY: $120,000.

M. MACDONELL: Et ces $75,000?

L'hon. M. PUGSLEY: Oui. Les $75,000 sont pour clôre les comptes de l'année courante.

M. MACDONELL: Cet argent est déjà dépensé?

L'hon. M. PUGSLEY: Il n'a pas encore été payé, mais ces travaux ont été faits pour cette somme, et ce crédit servira à les payer.

M. MACDONELL: Alors, vous demandez $120,000 pour l'année prochaine?

L'hon. M. PUGSLEY: Non, ces $120,000 sont pour cette année. Nous demandons à part cela dans le budget principal de l'année prochaine, une autre somme pour continuer les travaux.

M. MACDONELL: Quels travaux?

L'hon. M. PUGSLEY: Je ne les ai pas à la mémoire dans le moment. Mon honorable ami pourra se renseigner en consultant la brochure du budget.

M. J. D. REID: Quelle est la politique du ministre pour l'année prochaine au sujet de ces crédits que nous votons présentement pour dragage dans les différents endroits d'Ontario et de Québec? Est-ce son intention de demander des soumissions par voix de journaux, ou simplement de faire continuer les travaux par ceux qui les ont commencés l'année dernière?

L'hon. M. PUGSLEY: Nous n'avons pas pris de résolution définitive encore. L'année dernière on m'a presque forcé de demander de nouvelles soumissions, et cela a coûté environ $200,000 au pays. Je ne veux pas répéter l'expérience cette année. Si mon ingénieur en chef fait rapport que les travaux accordés l'année dernière ont été exécutés d'une façon satisfaisante, et que les prix sont justes et raisonnables, et que j'arrive moi-même à cette conclusion, je serais plutôt porté à faire continuer par les mêmes entrepreneurs les travaux qu'il faudra exécuter cette année.

M. GEO. GORDON: Au sujet du barrage à Latchford, et de la correspondance que le ministre vient de me remettre, j'aimerais à lui faire remarquer que cette correspondance montre que la personne qui a négocié avec la commission du chemin de fer Temiscaming et Northern Ontario, n'a pas très bien traité le ministre ni le président de la commission. Je lis ce qui suit dans une lettre de M. Davis au ministre:

> M. Davis a cherché à savoir ce que voulaient dire les mots 'mise à prix', mais il dit dans son rapport au ministre: "Les conditions auxquelles ces lots seront cédés au Gouvernement ne sont pas clairement expliquées". Jusqu'à présent la commission n'a pas répondu à la demande que je lui ai faite de détails supplémentaires. J'envois aujourd'hui des renseignements supplémentaires dans l'espérance d'obtenir les explications que je demande.

J'ai ici une lettre écrite par la commission, datée de Toronto, le 28 août 1908.

L'hon. M. PUGSLEY: A qui adressée?

M. GEO. GORDON: Adressée à M. Davis, et M. Davis ne vous en a pas évidemment envoyé une copie. M. Englehart

m'informe que c'est la dernière lettre qu'il a écrite à M. Davis.

L'hon. M. PUGSLEY: L'honorable député aura-t-il la bonté de me dire si cette lettre est parmi les documents que nous avons?

M. GEO. GORDON: Non. M. Davis ne vous fournit pas de copie des lettres que la commission lui adresse.

L'hon. M. PUGSLEY: Il s'agit sans doute d'une copie de lettre que l'honorable député a reçue des commissaires?

M. GEO. GORDON: J'ai obtenu une copie de M. Englehart. Voilà pourquoi j'incline à croire que M. Davis ne vous a pas traité loyalement. Je vais citer cette lettre que M. Englehart affirme être sa dernière et à laquelle M. Davis n'a pas apporté de réponse:

Toronto, 28 août 1908.

Monsieur J. S. Davis,
Avocat, etc.,
Latchford (Ontario).

Cher monsieur,—

Relativement au barrage Latchford.

J'accuse réception de votre lettre du 20 du courant, en réponse à ma lettre du 19, et qui contient des copies de lettres adressées, le 30 juillet, au président. Je vous assure que c'est la première fois que nous voyons ces lettres.

Vous le savez, il y avait près de trente lopins de terre sur lesquels les prescriptions relatives à la construction des bâtiments étaient demeurées inaccomplies, mais dont on avait reçu le prix d'achat. Le 1er juin j'écrivis à chacun des propriétaires la lettre que voici:

La commission du Témiscamingue et du nord d'Ontario me donne instruction de vous notifier avis que, par suite de votre négligence à construire des bâtiments conformément à la prescription stipulée dans votre contrat du .. .. jour de .. .. pour l'achat que vous avez fait des lopins .. .. .. sur l'emplacement de ville de Latchford, cette convention est susceptible d'annulation, et à moins que vous ne preniez les mesures voulues pour vous conformer aux prescriptions du marché, nous annulerons ce marché et vous remettrons les sommes versées pour ces lopins de terre. Cette lettre est recommandée et nous vous prions d'en accuser réception, d'ici au 10 juin 1908.

Avis fut notifié à ces gens que s'ils ne se conformaient pas immédiatement aux prescriptions relatives à la construction de leurs bâtiments, leurs titres seraient annulés et qu'on leur rembourserait les deniers versés. On pourrait alors faire une estimation exacte de la valeur de ces terrains.

Nous avons remboursé le prix d'achat à....

Trois différentes personnes sont désignées ici.

....dont les noms suivent affirment qu'ils vous ont offert des options.

Il s'agit ici de M. Davis.

M. R. L. BORDEN: On a vendu plus de trois lopins, n'est-ce pas?

M. G. GORDON.

M. GEO. GORDON: Oui, plusieurs lopins de terre.

Les lettres suivantes ont été retournées par les autorités postales, vu qu'il a été impossible de découvrir l'adresse ou la résidence des destinataires.

Dans cette liste cinq personnes sont désignées et il figure cinq lopins de terre.

M. W. J. Holmes, propriétaire du lopin 171, m'écrit qu'il a vendu le lopin ci-dessus à M. William O'Brien, du Sault-Sainte-Marie. Il restera alors huit lopins au sujet desquels nous n'avons pas de renseignements. Voici les noms des propriétaires des lopins et les numéros de ces terrains:

Suivent les numéros et les noms dont il est inutile de donner lecture.

Quant aux lopins invendus de Latchford, dont le prix en moyenne est de $165 respectivement, avant la mise en vente de ces lopins de terre, on avait établi une mise à prix sur chaque lopin.

L'hon. M. PUGSLEY: La mise à prix sur les lopins de terre les mieux situés était de $70 et de $80, et on demandait au Gouvernement de payer $160.

M. GEO. GORDON: C'est ce que M. Davis affirme ici, mais c'est là la mise à prix établie pour ces lopins de terre, antérieurement à la vente.

Ainsi, si on eut vendu ces terrains, les prix ci-haut mentionnés auraient été le minimum accepté et je regrette qu'il nous soit impossible d'accepter les prix de $70 et de $100, qui ne sont pas les prix que vous prétendez avoir été établis, dans la première offre au public.

Voilà un résumé complet de la question, dans la mesure de nos renseignements. S'il nous est possible que vous veniez en aide de quelque façon dans le règlement de la question, nous vous prêterons bien volontiers notre coopération.

Bien à vous,

.....
Secrétaire-trésorier.

Cette lettre est datée du 28 août, et bien que M. Englehart m'informe que M. Davis n'a pas même daigné en accuser réception, M. Davis crit au département, le 27 février et le ministre cite des extraits des lettres qu'il a adressées au ministère, jusqu'au mois de juin.

L'hon. M. PUGSLEY: Si je ne me trompe, la dernière lettre adressée par M. Davis au ministère est en date du 13 août. Cette lettre ne figure-t-elle pas au dossier?

M. GEO. GORDON: Non, il y a ici une lettre adressée à M. Hunter et portant la signature de M. Davis, en date du 14 février.

L'hon. M. PUGSLEY: Quelle année?

M. GEO. GORDON: 1908.

L'hon. M. PUGSLEY: Vous trouverez dans la liasse une lettre du mois d'août, ou plutôt un extrait de cette lettre.

M. GEO. GORDON: Non, cette lettre ne figure pas au dossier.

L'hon. M. PUGSLEY: Je crois pourtant qu'elle s'y trouve.

M. GEO. GORDON: Après examen de la liasse, je constate que vous n'avez pas reçu pareille lettre.

L'hon. M. PUGSLEY: Je tiendrais à examiner le dossier.

M. GEO. GORDON: Le ministre, j'espère, me pardonnera mon insistance, mais il ne se rend peut-être pas compte qu'à la source de la rivière de Montréal, il y a des milliers de gens qui sont dans l'impuissance d'obtenir une quantité suffisante de provisions pour le reste de l'été, et si on n'exécute pas ces travaux, ils sont donc exposés à de graves souffrances. M. Englehart m'a assuré qu'il ferait l'impossible pour obtenir le règlement de cette insignifiante question, au sujet des terrains et alors le ministre j'espère, mettra les travaux en marche.

L'hon. M. PUGSLEY: Les commissaires sont propriétaires de ces terrains, et s'ils tiennent à demander un prix exorbitant pour ces terrains, c'est leur affaire.

M. GEO. GORDON: Le gouvernement d'Ontario n'est propriétaire que de dix lopins de terre.

L'hon. M. PUGSLEY: Les commissaires nous ont demandé de payer $160 pour chacun des lopins de terre qu'ils n'ont pas réussi à aliéner durant la fièvre de spéculation ou la forte hausse des terrains à Latchford, tandis qu'ils ont vendu des lopins d'une valeur bien supérieure à ces derniers à une mise à prix de $70 ou de $80 respectivement.

Après tout, cette somme de $1,600 n'est pas si considérable; mais si nous payons $160 respectivement pour des lopins de terre les plus médiocres sur cet emplacement de ville, le gouvernement fédéral s'exposerait à débourser une forte somme, s'il nous fallait payer un prix relativement élevé aux propriétaires de lopins de qualité supérieure. Voici mon grief: lorsque le gouvernement fédéral veut prendre une initiative dont bénéficieraient les populations de cette partie du pays, une initiative, dis-je, tendant au développement des domaines qu'y possède le gouvernement d'Ontario et dont il retirera de forts bénéfices sous forme de droits, il ne devrait pas nous prendre à la gorge et nous faire payer jusqu'au dernier dollar, en doublant même la valeur de ces lopins, à notre détriment. Je n'entends nullement m'obliger à construire ce barrage, à moins que la situation ne soit bien définie à l'égard des dommages-intérêts à payer pour ces terrains. Si on veut nous faire débourser des milliers de dollars en dommages-intérêts résultant de l'inondation de ces terrains, je dois m'abstenir de prendre initiative à l'égard de ces travaux. M. Englehart, dans sa lettre, affirme que s'il lui est possible de nous venir en aide pour le règlement de cette question, il nous prêtera volontiers sa coopération; et je puis assurer l'honorable député (M. Gordon) que s'il veut nous prêter aide, il pourrait s'employer utilement auprès du gouvernement d'Ontario afin de l'engager à nous donner un acte de cession définitive de ces terrains. En pareille circonstance, je puis assurer l'honorable député que cette attitude du gouvernement d'Ontario nous serait d'un puissant secours, en vue de la construction de cet ouvrage public, de si grands urgence.

M. GEO. GORDON: A l'époque de la vente en question à Latchford, on n'avait pas encore érigé de bâtiments; mais aujourd'hui, il s'y est construit tout un petit village et les terrains y ont acquis plus de valeur.

L'hon. M. PUGSLEY: Mais on n'a pas réussi à les aliéner.

M. GEO. GORDON: On a entamé des négociations avec le gouvernement fédéral et dans l'intervalle, on a refusé d'aliéner ces terrains. Je prie le ministre des Travaux publics de se rappeler que le gouvernement d'Ontario a construit ce chemin de fer, sans avoir reçu un seul sou de subvention du gouvernement fédéral, et si je ne me trompe, c'est le seul chemin de fer au Canada qui se trouve en pareille situation.

L'hon. M. PUGSLEY: Et on affirme que ce chemin de fer donne d'excellentes recettes.

M. GEO. GORDON: Oui, son exploitation est lucrative; mais il faut ajouter que la masse des citoyens d'Ontario prétendent que le gouvernement fédéral doit à la province $6,400 par mille, pour chaque mille de ce chemin de fer. Eu égard à ce fait et considérant l'extrême urgence de cette entreprise, le ministre des Travaux publics j'espère, ne se permettra pas de lésiner en pareille matière, surtout lorsque ces derniers doivent tomber entre les mains de gens qui sauront les utiliser.

L'hon. M. PUGSLEY: Il ne s'agit pas du chiffre de la dépense à effectuer pour l'achat de ces lopins de terre; mais si nous payons $160 pour l'achat de chacun de ces lopins de terre sans valeur, pour lesquels il est impossible de trouver d'acheteurs, cela servirait de base aux prétentions de propriétaires de terrains de plus grande valeur. Je tiens à dire à l'honorable député (M. Gordon), que si le gouvernement d'Ontario consent à diminuer la somme de moitié, je passerai le marché, dès demain même.

M. GORDON: Sur ces dix lopins?

L'hon. M. PUGSLEY: Oui. Que le Gouvernement nous donne un acte de cession définitive pour les autres lopins de terre et nous traiterons avec les autres acheteurs.

M. GEO. GORDON: Cela s'entend, si on vous cède ces dix lopins pour $80 respectivement?

L'hon. M. PUGSLEY: Oui, et en outre, que le Gouvernement nous fasse le transport des autres lopins de terre sous lesquels, il n'existe d'autres réclamations que le droit de recevoir un prix d'achat.

M. GEO. GORDON: Il s'agit des trente autres lopins?

L'hon. M. PUGSLEY: Oui; ainsi nous serons alors en mesure de traiter avec les acheteurs; nous pourrons ouvrir des négociations sur la question dans toute son ensemble, obtenir un règlement satisfaisant et mettre les travaux en marche, sans retard.

M. GEO. GORDON: Je vais m'occuper de la question.

Rivière Sydenham.—Nettoyage de la branche est et enlèvement des billes immergées, des chicots, etc., $300.

M. SAMUEL SHARPE: Est-ce un cours d'eau navigable?

L'hon. M. PUGSLEY: Parfaitement.

M. D. A. GORDON: Il y a 36 pieds d'eau jusqu'à Wallaceburg.

M. S. SHARPE: Quel est le genre d'embarcations qui naviguent sur cette rivière?

M. D. A. GORDON: Tout ce qui peut flotter sur l'eau.

Rivière Espagnole (Spanish river).—Travaux d'amélioration, $12,700.

L'hon. M. PUGSLEY: Il s'agit de travaux de dragage.

M. W. R. SMYTH: Pourquoi figure-t-il un crédit de $12,700 dans le budget supplémentaire? La somme affectée était de $6,000. Votre dépassement de crédit est de $12,700. Quand ces travaux ont-ils commencé et se sont-ils faits à l'entreprise?

L'hon. M. PUGSLEY: Les travaux ont été donnés à l'entreprise le 5 septembre 1905. Nous étions très vivement pressés de faire ces travaux à l'embouchure de la rivière Spanish; en réalité on faisait des instances depuis quelque temps pour que nous commencions les travaux. La dépense durant la dernière année a été consacrée à l'enlèvement du sable mouvant et de la glaise, 66,738 verges cubes, par le dragueur "Meade", du 21 septembre au 14 novembre, dans un banc de sable, et 6,000 verges en amont de l'embouchure de la rivière Spanish, pour obtenir une profondeur de 12 pieds pendant les basses eaux. La dépense s'est élevée à $16,708. En plus il y a eu des matériaux et de la main-d'œuvre pour la construction de pilotis et d'une jetée en béton à 15 milles en haut de l'embouchure de la rivière et dont le coût s'est élevé à $1,861.

M. W. R. SMYTH: Qui eut l'entreprise du dragage et a-t-elle été accordée par soumissions?

L'hon. M. PUGSLEY: La C. S. Boone Dredging & Construction Company de Toronto. Le contrat a été signé le 5 septembre et le prix a été fixé à 25 cents par verge cube.

M. W. R. SMYTH: Quelle était la nécessité de ces travaux et pourquoi étaient-ils d'un caractère aussi urgent?

L'hon. M. PUGSLEY: Il existe en cet endroit une compagnie qui s'appelle, je crois, la Spanish River Navigation Company. Elle navigue sur la rivière Spanish et elle insistait beaucoup pour que ces travaux soient exécutés. L'honorable député qui représentait autrefois ce district électoral, insistait de son côté et nous reçûmes des requêtes pressantes demandant l'exécution des travaux.

M. W. R. SMYTH: Le ministre sait probablement qu'un crédit a été prévu plusieurs fois pour ces travaux. Il y a dix ou douze ans, les crédits étaient de $10,000 pour les travaux. Cela fit très bien pendant les élections de cette année. Ensuite on perdit de vue ce crédit. Quatre ans après un titre parut en gros caractère, dans les journaux du pays favorables à mon ex-adversaire, pour annoncer que le Gouvernement avait voté à nouveau $10,000 afin d'exécuter des améliorations de la rivière Spanish. On perdit de vue cette somme immédiatement après les élections. Cette dernière fois, il y avait un crédit de $6,000 pour l'exécution des travaux.

L'hon. M. PUGSLEY: L'honorable député constate qu'il n'a pas perdu de vue ce crédit.

M. W. R. SMYTH: A l'automne dernier il devint très urgent d'exécuter les travaux pour le motif que connaît sans doute l'honorable ministre. Pourquoi a-t-on dépensé $12,700 de plus que le crédit n'avait été fixé? Les travaux n'étaient-ils pas aussi urgents il y a dix, huit, six ou quatre ans qu'ils l'étaient l'automne dernier? Quelle était l'urgence pour faire ces travaux à ce moment particulier où ils ont été exécutés?

L'hon. M. PUGSLEY: C'est une question très pertinente.

M. W. R. SMYTH: Et une question à laquelle le ministre aura bien de la peine à répondre pour donner satisfaction aux habitants de cette région de l'Algoma.

L'hon. M. PUGSLEY: Vous me tentez maintenant.

M. R. SMYTH: Je sais que le ministre est très habile, mais malgré tout, les habitants de cette région de l'Algoma savent très bien pourquoi le travail a été exécuté au moment où on l'a fait et à une période de l'année où les dragueurs sont habituellement remisés dans leurs quartiers d'hiver.

L'hon. M. PUGSLEY: Mon honorable ami pense-t-il que la dépense n'était pas absolument nécessaire dans les intérêts de la navigation?

M. R. SMYTH: Si elle était réellement nécessaire, elle l'était il y a huit ou dix ans aussi.

L'hon. M. PUGSLEY: Est-elle nécessaire?

M. W. R. SMYTH: Elle n'est pas plus nécessaire maintenant qu'elle l'était alors.

L'hon. M. PUGSLEY: N'était-elle pas nécessaire à l'automne dernier?

M. W. R. SMYTH: Les travaux ont été purement et simplement entrepris dans un but politique.

L'hon. M. PUGSLEY: Je m'intéresse beaucoup à entendre mon honorable ami parler ainsi.

M. W. R. SMYTH: Je ne crains jamais de dire la vérité.

L'hon. M. PUGSLEY: J'en suis sûr car j'ai beaucoup de respect pour mon honorable ami.

M. W. R. SMYTH: Et j'ai beaucoup de respect pour ma parole.

L'hon. M. PUGSLEY: Je ne vois pas comment, si le dragage était nécessaire et s'il a été fait maintenant de telle façon que 66,000 verges cubes ont été enlevées de ces deux grands bancs de sable, on peut dire que cette dépense a été de l'argent gaspillé. Ce dragage donnera une profondeur de 12 pieds.

M. W. R. SMYTH: Le donne-t-il?

L'hon. M. PUGSLEY: Il faut draguer de temps en temps pour conserver la profondeur de 12 pieds. Nous avons enlevé maintenant 66,000 verges cubes, mais si ce n'est pas assez profond, nous devrons draguer encore.

M. W. R. SMYTH: Le ministre n'a-t-il pas un crédit dans le budget principal pour la continuation des travaux?

L'hon. M. PUGSLEY: Pas que je sache.

M. W. R. SMYTH: Les travaux que le ministre a entrepris sont absolument de l'argent perdu s'il ne fait pas draguer beaucoup plus loin qu'il ne l'a fait.

L'hon. M. PUGSLEY: C'est une autre question. Ce que dit maintenant mon honorable ami c'est que nous devrions aller de l'avant et dépenser plus d'argent.

M. W. R. SMYTH: Si c'est nécessaire de faire ces travaux, il faut les exécuter parfaitement.

L'hon. M. PUGSLEY: Relativement aux travaux qui n'ont pas été faits il y a quelques années à ce sujet, la difficulté consistait à trouver un dragueur. Il est arrivé qu'à l'automne dernier on a pu s'en procurer un. Le dragueur de la C. S. Boone Company avait fini ses travaux dans la rivière Blind et nous avons pu le faire descendre pour exécuter le dragage à l'embouchure de la rivière Spanish.

M. W. R. SMYTH: Ce dragueur est arrivé là presque comme un éclair.

L'hon. M. PUGSLEY: Sans doute parce qu'il avait fini l'autre travail et le plus vite il serait à l'œuvre dans la rivière Spanish, le plus tôt les propriétaires gagneraient de l'argent, mais cette année, au printemps ou en été, au moment de la presse, on pourrait se trouver dans l'impossibilité d'avoir des dragueurs, comme le fait s'est produit les années précédentes. Je dois dire que M. Dyment a trouvé que moi-même et le département avions commis des fautes en ne faisant pas travailler des dragueurs bien auparavant. J'ai expliqué qu'il n'y avait pas de dragueur disponible, mais dès que celui-ci l'a été, il a été mis à l'œuve dans la rivière Spanish. Nous avons dragué le volume que j'ai donné et s'il est nécessaire d'aller à une plus grande profondeur, j'espère qu'avant très longtemps nous serons en état de continuer les travaux de façon à faire, ce que mon honorable ami reconnaîtra comme étant une amélioration très désirée par le public.

M. W. R. SMYTH: Il est possible qu'elle soit désirée, mais l'argent a été simplement gaspillé de la façon dont le travail a été exécuté et à l'époque de l'année où il a été entrepris.

L'hon. M. PUGSLEY: Je ne vois pas comment. Le travail a été exécuté à tant la verge cube.

M. W. R. SMYTH: Oui, mais il y a le même nombre de verges cubes dans le chenal aujourd'hui. Vous ne pouvez pas faire passer un bateau dans le canal que vous avez dragué l'automne dernier. Je doute si on a dépensé l'argent qu'on nous

demande de voter. Le dragueur n'a été là que très peu de temps. Pendant la campagne électorale, mon adversaire s'est vanté dans les réunions publiques, qu'il avait ordonné au département d'envoyer ce dragueur à l'embouchure de la rivière Spanish et qu'il serait là dans peu de jours et c'est ce qui arriva. Mais il a fallu dix ans pour faire venir cette drague à cet endroit, à ce que dit le ministre, car il y avait un crédit il y a dix ans déjà dans ce but et aussi il y a quatre ans.

Pourtant il dit que le travail pressait tellement à l'automne dernier, qu'il fallût envoyer le dragueur au moment des élections. Mais si le travail était si urgent à l'automne dernier, pourquoi n'y a-t-il pas un crédit inscrit au budget de cette année pour compléter les travaux l'été prochain? Si le travail doit être de quelque utilité, si on doit permettre aux bateaux d'atteindre ce bassin que le Gouvernement a construit sur la rivière Spanish à 12 ou 14 milles en amont, le ministre devra faire exécuter beaucoup d'autres dragages. On a construit un bassin avant d'avoir assez d'eau pour qu'un bateau puisse y avoir accès.

L'hon. M. PUGSLEY: Mon honorable ami fait erreur. Les navires de la Spanish River Navigation Company font le service jusqu'à l'endroit où le bassin a été construit. Je reconnais qu'il peut être désirable de faire encore du dragage. Mon honorable ami a demandé pourquoi il n'y avait pas un crédit dans le budget principal.

M. GEO. TAYLOR: Parce qu'il n'y a pas d'élections.

L'hon. M. PUGSLEY: Non, mais c'est pour nous conformer au régime d'économie que nous sommes obligés d'adopter.

M. GEO. TAYLOR: Ce n'est pas de l'économie de dépenser $12,700 de plus qu'il n'en avait été prévu l'an dernier.

L'hon. M. PUGSLEY: Cela est déjà exécuté et mon honorable ami s'informe pour l'année à venir. Je ne puis pas dire si nous pourrons faire du dragage l'an prochain. Je devrai étudier la question d'une façon plus approfondie.

M. W. R. SMYTH: Le ministre sait-il que le dragueur en question a employé vingt-trois Américains paur faire le travail?

L'hon. M. PUGSLEY: Je n'ai pas été informé de cela.

M. W. R. SMYTH: Je suis informé de source autorisée que vingt-trois citoyens américains ont travaillé sur le dragueur qui était à l'œuvre à l'embouchure de la rivière Spanish.

M. BLAIN: Quelle somme était inscrite au budget l'an dernier pour les ports et rivières de la province d'Ontario et quelle est celle de cette année?

L'hon. M. PUGSLEY: Je n'ai pas ici le budget principal. L'honorable député trouvera cette somme dans le budget principal.

M. BLAIN: Je désire savoir jusqu'à quel point ce régime d'économie est observé dans la province d'Ontario relativement à ce chapitre des dépenses.

L'hon. M. PUGSLEY: Il n'est pas observé davantage dans l'Ontario que dans aucune autre province du Canada.

M. GEO. TAYLOR: Les crédits étaient l'an dernier de $1,619,780 et de $795,250 cette année.

M. W. R. SMYTH: Quand le dragueur a-t-il cessé de travailler dans la rivière Spanish?

L'hon. M. PUGSLEY: Le 14 novembre.

M. J. D. REID: Quand les travaux ont-ils été commencés?

L'hon. M. PUGSLEY: L'adjudication du marché a eu lieu le 5 septembre et les travaux ont été commencés le 21.

M. J. D. REID: Le budget de l'année dernière comprenait-il un crédit pour cet objet?

L'hon. M. PUGSLEY: Oui.

M. J. D. REID Combien a-t-il été payé?

L'hon. M. PUGSLEY: Vingt-cinq cents par verge cube, mesure de chaland.

M. BLAIN: Le ministre se propose-t-il de faire du dragage à Port-Credit cette année. Depuis nombre d'années ses prédécesseurs promettent d'y exécuter un travail de cette nature; puis on s'excuse de ne pas le faire sous prétexte que toutes les dragues sont employées. Mais, cette excuse ne saurait être invoquée aujourd'hui que les crédits pour l'Ontario sont un peu moins élevés et que l'on peut prévoir dès lors que les dragues seront moins occupées. Des travaux se poursuivent sans cesse à Hamilton et Toronto, et Port-Credit est entre les deux, très rapproché de l'un et de l'autre. Sur les crédits de cette année, pouvons-nous compter que le Gouvernement va prélever une certaine somme en vue de remplir la promesse faite naguère?

L'hon. M. PUGSLEY: Je ne sache pas que mes prédécesseurs aient jamais fait de promesse, et quant à moi je suis bien certain de n'en avoir pas fait. Je ne saurais dire s'il se poursuivra des travaux de dragage à cet endroit dans le cours de la saison prochaine. Le budget ne renferme aucun crédit pour cet objet, et je ne vois pas de possibilité pour moi d'exécuter tous les travaux urgents de l'année prochaine au moyen du crédit général pour dragage. En ce qui regarde Port-Credit, une autre diffi-

culté se présente, et c'est qu'il est la propriété d'une compagnie. Il y a nombre d'années, avant la confédération, le gouvernement d'Ontario avait pour habitude de remettre certains ports à des compagnies d'intérêt privé et Port-Credit, malheureusement est dans cette situation. Je ne veux pas donner à entendre que ce soit là un empêchement absolu à ce que nous y fassions des travaux de dragage; mais tout ce que je puis dire c'est que j'y réfléchirai, et je ne saurais donner de grandes espérances.

M. BLAIN: L'honorable ministre n'a jamais rien dépensé à cet endroit, mais certaines sommes y ont été dépensées il y a quelques années. L'honorable ministre n'a fait aucune promesse, mais deux de ses prédécesseurs ont fait ici même des promesses que j'ai rappelées au cours d'un débat il y a deux ans. Que l'honorable ministre repasse l'histoire de son département; il constatera que deux de ses prédécesseurs ont promis de dépenser quelque chose à cet endroit important.

Je n'ai jamais pu comprendre pourquoi ils n'en ont rien fait. Sans doute, l'honorable ministre fait preuve de beaucoup de prudence en s'abstenant de toute promesse; mais j'espère qu'il prendra la peine de s'enquérir et verra à dépenser un peu d'argent dans ce port. C'est un centre important et qui devrait être maintenu en bon état dans l'intérêt public. Le mouvement du trafic est très actif sur le lac Ontario, entre Hamilton et Toronto; même c'est ici un port de refuge durant les tempêtes. Le ministre devrait envoyer son ingénieur sur les lieux et mettre la question sérieusement à l'étude. Puis-je m'attendre à cela de la part du ministre cette année?

L'hon. M. PUGSLEY: J'en prends note et j'y réfléchirai.

M. DANIEL: Le ministre ne saurait guère invoquer comme raison pour ne rien dépenser à Port-Crédit que c'est la propriété d'une compagnie d'intérêt privé; car le gouvernement fédéral a fait des dépenses dans des ports placés dans les mêmes conditions.

L'hon. M. PUGSLEY: Où donc?

M. DANIEL: Dans la Nouvelle-Ecosse, à Glace-Bay, c'est le nom du port, je pense, la propriété d'une compagnie de charbonnages, et le Gouvernement y a dépensé beaucoup d'argent, a pour bien dire créé le port de toutes pièces.

L'hon. M. PUGSLEY: L'honorable député doit se tromper. Le cas de Port-Crédit est unique au Canada. Je suis persuadé que Glace-Bay n'est pas dans la même situation. L'estrand peut être la propriété de la compagnie, mais non pas le port, non pas l'eau.

M. DANIEL: Je ne suis pas très sûr du nom; mais certainement il est un de ces ports qui est la propriété d'une compagnie de charbonnages.

M. BLAIN: Le ministre dit-il que le Gouvernement ne dépense pas d'argent sur les ports qui sont la propriété de compagnie d'intérêt privé, en quelque partie du Canada que ce soit?

L'hon. M. PUGSLEY: Ce n'est pas ce que je dis, car je crois qu'il a été fait des dépenses en semblable cas; mais je dis que cela complique les choses, et je suis sûr que l'honorable député le reconnaîtra.

M. SMYTH: Comme le ministre a déjà dépensé $18,000 sur la rivière Spanish, je l'engage vivement à poursuivre les travaux et pour deux raisons. La première, c'est que ces travaux n'ont pas été exécutés convenablement, je le dis en connaissance de cause, bien que sans vouloir blesser aucunement les ingénieurs et autres qui ont pris part à ce travail. Il s'y trouve beaucoup de sable mouvant, et le dragage n'a pas été effectué sur une largeur assez grande pour empêcher le sable de recouvrir le terrain perdu.

C'est là une des raisons: le ministre devrait poursuivre les travaux, en vue d'assurer l'utilité de ceux qui ont été exécutés jusqu'ici. Une autre raison, c'est qu'il est à draguer à une extrémité de la rivière, tandis qu'il a à l'autre extrémité, un quai où il n'est pas possible d'accoster pour un bateau à vapeur un peu grand. Il agirait donc plus sagement en déblayant le chenal sur toute la largeur entre le quai et l'endroit où l'on a dragué précédemment. Il n'ignore pas, sans doute, que les relations sont assez mauvaises entre la compagnie de navigation et les marchands de bois. Il pourrait dépenser de l'argent très à propos à venir en aide à la fois aux marchands de bois et à la compagnie de navigation dans le déblaiement du chenal. Le ministre s'est montré tellement désireux de dépenser de l'argent, l'automne dernier, et de le dépenser sans compter, que j'espère qu'il trouvera de bonnes raisons de continuer les travaux cette année et d'assurer ainsi l'utilité de ce qui a été fait jusqu'ici.

L'hon. M. PUGSLEY: Nous verrons ce qu'il y a moyen de faire.

M. MARSHAL: Le ministre a-t-il pensé de nouveau à Port-Bruce?

L'hon. M. PUGSLEY: Oui j'ai songé quelque peu à Port-Bruce.

M. MARSHAL: Aura-t-il l'obligeance de dire si sa décision a été favorable?

L'hon. M. PUGSLEY: Il m'est parvenu d'excellents rapports au sujet de Port-Bruce.

M. MARSHAL: Le ministre n'aimerait-il pas à me faire une promesse ce soir?

L'hon. M. PUGSLEY: Pas ce soir.

M. MARSHAL: Je ne demande pas grand'chose.

L'hon. M. PUGSLEY: Je sais que l'honorable député est modeste, et sincèrement j'y réfléchirai. Mais pour le moment je ferais le dragage plutôt que de lui en faire simplement la promesse.

M. WRIGHT: Je désire signaler à l'attention de la Chambre l'état dans lequel on laisse les quais peu importants construits sur les rivières de l'intérieur. Je vois que dans certains cas il est nommé un agent par le Gouvernement, tandis que dans d'autres cas il n'en est pas nommé. Dans ces derniers cas, apparemment, personne ne prend soin du quai après sa construction. J'ai à l'esprit certains quais dont on s'est purement et simplement emparé, quelquefois au détriment du public. Mais s'il arrive un accident, s'il se déplace un madrier, il n'y a personne pour le remettre en place. Je suis allé aux renseignements, l'année dernière, et on m'a informé que les quais dans l'endroit que j'habite relèvent d'un ingénieur vivant à Toronto, à 145 milles de distance. Qui est chargé de l'administration de ces quais après leur construction?

L'hon. M. PUGSLEY: La pratique régulière serait de transférer le quai au département de la Marine et des Pêcheries, lequel nommerait un gardien qui aurait comme rémunération une certaine proportion pour cent des droits de quaiage. Il se trouve alors quelqu'un de préposé à l'entretien du quai et chargé de voir aux réparations. Mais, comme la perception de ces droits de quaiage paraîtrait onéreuse, surtout aux cultivateurs utilisant le quai pour leurs fins particulières, il arrive que mon département est prié de ne pas opérer le transfert du quai au département de la Marine et des Pêcheries. Dans la plupart des cas, je regrette de le dire, tant sous le régime conservateur que sous le régime actuel, ces demandes ont été agréées, le transfert n'a pas été effectué, il n'a pas été nommé de gardien, il n'est pas perçu de droits. On peut bien conclure un engagement avec une compagnie de navigation, lui permettant d'utiliser le quai, mais ce n'est pas satisfaisant. Je reconnais l'importance de la question soulevée par l'honorable député (M. Wright). Le ministre de la Marine et des Pêcheries s'est préoccupé de savoir que faire de ces quais de peu d'importance, et il a jugé qu'il serait peut-être sage de les céder à bail à des compagnies de navigation ou d'exiger d'elles une somme de tant, comme droit de quaiage; ou encore de louer le quai au conseil municipal, ce qui dispenserait de l'obligation d'exiger du cultivateur un droit de quaiage, en raison d'un baril de farine ou de dix livres de sucre dont il a pu recevoir livraison sur le quai. C'est là un droit très ennuyeux à percevoir du public, et nous voudrions le supprimer s'il est possible.

M. McCALL: Puisque le ministre semble être dans des dispositions généreuses, à l'égard de quais et d'améliorations dans les ports, je lui demanderai si on lui a signalé le besoin d'un débarcadère à Saint-Williams, dans le comté de Norfolk, rive nord du lac Erié? Lui est-il parvenu quelque demande ou lui a-t-il été fait des représentations quant à la nécessité d'un tel ouvrage?

L'hon. M. PUGSLEY: On ne m'a pas signalé le cas de Saint-Williams, ni le besoin d'un quai à cet endroit. S'il me fallait consentir à toutes les demandes qui me sont adressées de l'autre côté de la Chambre, mon budget aurait bientôt fait d'atteindre d'énormes proportions.

M. SEXSMITH: On a commencé, l'année dernière, la réfection d'un quai au village de Lakefield. Les travaux ne sont pas encore terminés, et je pense que le département a été prié d'augmenter les crédits de quelques mille dollars, en vue de permettre le prolongement des ouvrages dans de bonnes conditions. C'est le moment favorable pour le faire, puisque les travaux ne sont pas encore terminés. Le ministère se propose-t-il d'accorder une nouvelle subvention?

L'hon. M. PUGSLEY: L'honorable représentant de Peterboro-ouest (M. Stratton), m'a vivement signalé ce besoin. Bien que mon département eût obtenu le crédit inscrit au budget nous avons chargé le département des Chemins de fer de l'exécution des travaux, qui sont sous sa direction. La question de prolonger l'ouvrage l'année prochaine est actuellement à l'examen.

Manitoba, rivière Assiniboine.—Améliorations près de Portage-la-Prairie, $250.

M. STAPLES: Je désire que ce crédit soit réservé tant qu'on n'aura pas déposé l'état dont j'ai demandé la production le 17 février.

Le ministre se rappelle que j'ai mentionné le fait cet après-midi, avant que la Chambre passe à l'ordre du jour et que je lui ait fait observer que cet état n'avait pas été déposé. Il se rapporte précisément à ces travaux et nous désirons avoir certains renseignements pour discuter ce crédit avec connaissance de cause.

L'hon. M. PUGSLEY: J'en appelle au bon sens de mon honorable ami et je lui demande de ne pas insister, parce que ce sont des crédits supplémentaires pour l'ex-

ercice courant et qu'il est très important qu'ils soient votés, afin que nous puissions régler les comptes avant le 31 mars. Je lui promets que cet état sera déposé sans retard et qu'il aura tout le loisir de le discuter sur le budget principal.

M. STAPLES: Je m'oppose précisément à l'adoption de ce crédit, parce que le renseignement que je désire avoir se rapporte à l'exercice courant.

L'hon. M. PUGSLEY: Mon honorable ami pourra le discuter tout aussi bien sur le budget principal.

M. J. D. REID: Je ne vois pas pourquoi ce crédit doit être voté ce soir; nous avons encore une semaine avant la fin du mois.

L'hon. M. PUGSLEY: Quand nous nous occuperons du budget principal, mon honorable ami pourra discuter ce crédit tout aussi bien que ce soir—j'en prends l'engagement.

M. GEO. TAYLOR: Je crois que le budget principal relatif au Manitoba est voté. Le ministre pourrait déposer l'état en question, avant la dernière épreuve.

L'hon. M. PUGSLEY: Je le promets.

M. GEO. TAYLOR: Il est entendu entre l'honorable député de Toronto-nord (M. Foster) et l'honorable ministre des Finances que ces crédits supplémentaires seront votés avant la fin du mois.

M. J. D. REID: Les renseignements contenus dans cet état pourraient être de nature à engager la Chambre à refuser ce crédit.

L'hon. M. PUGSLEY: Je ferai une autre proposition à mon honorable ami (M. Staples). S'il veut avoir l'obligeance de passer chez le sous-ministre du département demain matin, nous lui ferons voir tout le dossier et la discussion pourra avoir lieu avant la ratification finale.

M. STAPLES: Je me ferais un plaisir d'accepter l'offre du ministre, mais je ne suis pas le seul député du Manitoba. L'honorable député de Portage-la-Prairie (M. Meighen) s'est aussi activement occupé de cette affaire. Je désirerais avoir un peu de temps pour l'étudier. On a dépensé à cet endroit et inutilement, à mon avis, des sommes considérables, uniquement pour capter les suffrages des électeurs. Il y a dans cette affaire beaucoup de choses que nous voudrions tirer au clair et alors nous serons en état de discuter le crédit d'une manière intelligente.

L'hon. M. PUGSLEY: J'enverrai le dossier à mon honorable ami, par un messager, demain matin.

M. STAPLES: Pourrons-nous ensuite discuter l'affaire dans la journée?

L'hon. M. PUGSLEY: Lorsque nous demanderons l'adoption définitive.

M. STAPLES: J'ai appris à connaître depuis quatre ans, combien il est difficile de discuter ces questions lors du vote final. On ne s'occupe guère alors, des objections de cette nature.

L'hon. M. PUGSLEY: Vous aurez toute la latitude nécessaire.

M. STAPLES: Je ne crois pas me montrer trop exigeant. Il est très important que les travaux commencés à cet endroit soient complétés. Et plus loin, encore, sur la rivière Assiniboine, on a commencé certains travaux sur le lot 160, et je suis informé par le conseil municipal de Saint-François-Xavier, qu'une partie de la région va être inondée si ces travaux restent dans l'état où ils sont aujourd'hui. Je me rendrais avec plaisir au cabinet du ministre pour examiner le dossier, mais l'honorable député de Portage-la-Prairie, qui est absent ce soir désire aussi avoir ces renseignements, de même que les autres représentants du Manitoba.

L'hon. M. PUGSLEY: Nous demandons ce crédit pour payer ce qui reste dû sur les travaux exécutés dans le chenal à Portage-la-Prairie, en vue de prévenir les inondations. Nous nous proposons de faire d'autres travaux encore, la saison prochaine, et nous espérons qu'ils réussiront à empêcher la région d'être inondée.

Nous serons bientôt rendus au 31 mars; il est important d'en finir avec l'adoption de ces crédits supplémentaires et il est entendu que cette discussion pourra être reprise lors de l'adoption définitive. Si mon honorable ami veut téléphoner demain au sous-ministre pour lui dire où il sera, j'enverrai un employé lui communiquer tout le dossier, ainsi qu'à tous les députés du Manitoba qui désireraient l'examiner. Mon honorable ami peut être certain qu'il aura toute liberté de discuter la question lors de l'adoption définitive. Cela vaudra beaucoup mieux, si l'honorable député tient à ce que ses remarques parviennent à la connaissance de ses électeurs, que de discuter l'affaire ce soir. Finissons-en d'abord avec les crédits supplémentaires.

M. STAPLES: A ces conditions nous pouvons permettre l'adoption du crédit. Un de ces jours, je saisirai la Chambre de cette question, avant qu'elle passe à l'ordre du jour.

L'hon. M. PUGSLEY: Très bien; c'est une excellente idée.

M. STAPLES: Le conseiller municipal d'un quartier de Saint-François-Xavier m'écrit que certains travaux entrepris par le département sur le lot 160, ont été abandonnés dans un tel état que toute la région sera inondée au printemps, si on ne les consolide pas d'une manière quelconque.

L'ho. M. PUGSLEY: Quelle est la nature de ces travaux?

M. STAPLES: Je crois que la berge s'effondre et qu'il faudrait faire certains travaux en pilotis. On m'informe aussi que le Gouvernement avait promis de faire exécuter ces travaux l'automne dernier. Ile n'ont pas été faits. J'avoue que je ne connais pas au juste la nature de ces travaux, et j'aimerais à être renseigné sur ce point.

L'hon. M. PUGSLEY: Cela est tout à fait étranger au crédit qui nous occupe.

M. STAPLES: Non, ces travaux sont un peu plus bas dans la rivière. Puisque nous sommes en comité des subsides, il doit m'être permis de demander au Gouvernement s'il se propose de faire quelque chose à Saint-Laurent. Il y a quatre ans, il régnait une grande activité à cet endroit; une drague y fut amenée quelques jours avant l'élection; on donna de l'emploi à un certain nombre d'ouvriers et on disait que le Gouvernement devait construire un quai pour le plus grand avantage des contribuables de la circonscription de Macdonald. Mais la drague disparut le lendemain de l'élection et nous n'en avons plus entendu parler. Au mois d'octobre dernier, le Gouvernement promis de la faire revenir. Il regrettait beaucoup de ne pas pouvoir la mettre à l'œuvre immédiatement, mais il promettait aux électeurs que s'ils votaient pour le candidat libéral, ces travaux seraient sûrement complétés.

Les électeurs de cette partie du comté se fièrent en partie à ces promesses du candidat libéral et la majorité se prononça contre moi. J'espère que le ministre ne trompera pas ces électeurs encore une fois et qu'il tiendra la promesse faite par le candidat du Gouvernement. Ces travaux, dans l'état incomplet où ils sont, sont presque inutiles. Ils sont à moitié terminés et il faudrait faire quelques améliorations dans la lagune si on veut qu'ils servent à quelque chose. J'espère que le ministre s'enquerra de la chose et fera respecter les promesses faites au peuple, au mois d'octobre dernier.

L'hon. M. PUGSLEY: Je ferai prendre des renseignements.

M. HERRON: Si on me permet d'intervenir dans le débat, j'aimerais à mentionner une question qui intéresse mon propre comté. Pour certaines raisons, je n'ai pu assister à la discussion des crédits affectés aux quais et aux ponts de la province d'Alberta. L'adjoint du greffier m'informe que ces crédits sont votés, bien que je ne puisse pas comprendre comment ils ont pu l'être sans que j'en aie eu connaissance. Dans le budget des deux années précédentes il y avait un crédit d'environ $8,000 pour protéger les bords de la rivière du Vieux, à McLeod. J'ai déjà parlé privément au ministre de cette affaire et il m'avait presque laissé entendre qu'un crédit à cet effet serait demandé dans le budget, mais je regrette de constater qu'il n'en est rien.

Je considère que nous avons des titres indéniables à ces travaux et on dirait que le Gouvernement veut punir cette circonscription d'avoir élu un conservateur à la dernière élection. Ces travaux avaient été promis par le département et pendant toute la campagne on en a parlé comme une des entreprises que le Gouvernement devait faire exécuter. Mais maintenant que l'élection est finie, le crédit est supprimé du budget. Il existe plus d'une bonne raison pour que ces travaux soient faits. Dans les autres parties du pays, le ministre s'est montré très généreux en travaux de cette nature, mais il n'a presque rien accordé à a province d'Alberta. Je crois que pour les deux provinces d'Alberta et de la Saskatchewan il y a à peine $52,000, ce qui est très peu, comparativement à ce qu'on accorde aux autres parties du pays pour des travaux de même nature.

Un autre argument encore plus puissant que ceux que j'ai déjà invoqués, c'est que le Gouvernement est propriétaire du terrain et des rivières; tout lui appartient sur l'eau et sous l'eau. Une autre raison encore c'est que la ville de McLeod, pour laquelle je demande ce crédit destiné à protéger les rives, était autrefois ce qu'on appelle un emplacement de ville et que le Gouvernement a réalisé de forts bénéfices par la vente des terrains. Une autre raison encore, c'est que le Gouvernement possède sur le bord de la rivière un édifice qui sera un des premiers détruits, si la grève s'effrondre. Il y a réellement du danger à ce que la grève soit minée par les eaux au point de s'effondrer et d'entraîner cet immeuble du Gouvernement.

Puisque le ministre ne doit rien inscrire au budget de cette année, j'aimerais qu'il me promît de faire inscrire au budget de l'année prochaine une certaine somme destinée à ces travaux vraiment nécessaires.

L'hon. M. PUGSLEY: Il est vrai que mon honorable ami est venu lui-même fixer mon attention sur la nécessité de faire exécuter les travaux en question à Fort-McLeod. La preuve que le Gouvernement jugeait ces travaux nécessaires, c'est qu'il les avait inclus dans le budget de l'année dernière.

M. HERRON: Dans le budget de deux années consécutives.

L'hon. M. PUGSLEY: En effet; mais j'ai dû les éliminer du budget principal de cette année pour les raisons que j'ai déjà exposées au comité. Nous nous sommes vus obligés de remettre à plus tard l'exécution de travaux nécessaires. L'abaissement du revenu m'a fourni l'occasion d'é-

tudier très minutieusement entre autres questions, celle de la défense des bords des rivières des diverses provinces. Nous avons exécuté une certaine somme de travaux de cette nature quand les recettes de l'Etat accusaient plus d'activité. Le coût des travaux exécutés sur les bords du Fraser a été réparti entre le gouvernement de la Colombie-Anglaise et le gouvernement fédéral.

Les travaux de cette nature ne me paraissent guère du domaine fédéral; ils ne tendent pas à l'amélioration de la navigation, ils servent uniquement à protéger les terrains des particuliers ou des municipalités et sont d'un caractère purement local. S'il fallait exécuter de ces travaux dans les diverses provinces, je ne sais quand on cesserait de mettre le trésor fédéral à contribution. L'autre jour encore, mon honorable ami de Chicoutimi me pressait instamment de prévenir un éboulement de terre le long du Saint-Laurent, éboulement qui, s'il survenait, entraînerait des pertes de biens et peut-être même de vie. L'an dernier, mon honorable collègue de l'Intérieur (M. Oliver) me priait de faire exécuter des travaux semblables sur la Saskatchewan du nord, à Edmonton, mais il me parut que ces travaux étaient du ressort des autorités provinciales ou municipales.

L'objection est la même en ce qui concerne les travaux de Fort-McLeod. On veut défendre les terrains des habitants de cette ville. La seule raison qui pourrait nous permettre d'intervenir, c'est que si la grève venait à s'effondrer, l'immeuble du Gouvernement serait un des premiers à en souffrir, et cette raison nous prend par l'intérêt. Si pour protéger une propriété de l'Etat, il faut exécuter des travaux de cette nature, il se peut que le Gouvernement s'en charge; mais tout ce que je puis dire aujourd'hui, c'est que la question fera l'objet d'une étude minutieuse.

M. HERRON: Si ce ne sont pas des travaux dont le Gouvernement doit se charger, pourquoi a-t-on inséré un crédit à cet effet dans les budgets des deux années dernières?

L'hon. M. PUGSLEY: Quand la gêne a commencé de se faire sentir, nous avons dû user de plus de circonspection.

M. HERRON: Je crois que la cause doit plutôt être attribuée aux élections.

L'hon. M. PUGSLEY: Oh non!

M. HERRON: Le ministre oublie aussi que cet endroit était autrefois un emplacement de ville réservé par le Gouvernement, et bien que les terrains non vendus aient été récemment cédés à la ville, le Gouvernement avait réalisé de gros bénéfices sur ceux qu'il avait vendus autrefois.

Réparation des dragueurs.—Crédits supplémentaire, $100,000.

M. CROCKET: Avec ce crédit, à combien s'élèvera le total destiné cette année aux réparations?

L'hon. M. PUGSLEY: $245,000.

M. DANIEL: Ces réparations seront-elles toutes faites aux chantiers de l'Etat?

L'hon. M. PUGSLEY: En partie aux chantiers de l'Etat et en partie aux chantiers privés qui se trouvent dans les diverses provinces.

M. ARTHURS: Quel est le coût moyen par année de l'exploitation d'un dragueur dans la province d'Ontario?

L'hon. M. PUGSLEY: Cela dépend des dimensions du dragueur, de sa puissance, de son équipage et d'une foule d'autres choses. Le coût de l'exploitation varie entre $5,000 et $35,000.

M. ARTHURS: A Tiffin et ailleurs, des dragueurs appartenant à des particuliers gagnent $40,000 à $60,000 par année. Si le Gouvernement peut exploiter un dragueur aux prix indiqués par le ministre, il devrait en posséder un plus grand nombre.

L'hon. M. PUGSLEY: Cet argument a certainement du bon, mais d'un autre côté, il semblerait qu'un entrepreneur obtienne avec ses dragueurs de meilleurs résultats que le Gouvernement.

M. ARTHURS: En argent?

L'hon. M. PUGSLEY: Non, en travail. Ils semblent exiger plus de travail de la part de leurs employés. Je regrette de dire qu'il en a toujours été ainsi et qu'il en sera probablement toujours de même. Il y a aussi l'intérêt sur la première mise de fonds et les réparations; de sorte que tout n'est pas bénéfice. J'ai connu des gens engagés dans cette industrie qui ne l'ont aucunement trouvée rémunératrice. Il en est qui ont fait faillite.

M. J. D. REID: J'aimerais bien en connaître un.

L'hon. M. PUGSLEY: Allez à Montréal, vous en rencontrerez.

L'hon. M. PUGSLEY: Oui.

M. ARTHURS: Se propose-t-on de tenir ce dragueur à l'œuvre?

L'hon. M. PUGSLEY: Oui, s'il y a des travaux à faire.

M. ARTHURS: " S'il y a des travaux à faire ", mais il n'y a pas grand'chose pour ces travaux dans le budget de cette année.

L'hon. M. PUGSLEY: Le crédit est peu considérable, mais nous comptons pouvoir tenir les dragues de l'Etat en activité.

Dragage.—Provinces maritimes, $225,000.

M. DANIEL: Le ministre peut-il donner les noms de ceux à qui cet argent doit être payé?

L'hon. M. PUGSLEY: Le premier item comprend les dépenses faites pour l'exploitation des dragueurs du ministère dans les Provinces maritimes, de novembre 1908 à mars 1909, suivant les rapports que le chef de la comptabilité a reçus jusqu'au 10 mars —$72,598.

M. DANIEL: Pourquoi cet écart de $72,000 dans vos prévisions?

L'hon. M. PUGSLEY: Le coût des travaux a excédé le chiffre du crédit que nous avions demandé. Certains dragueurs sont restés en activité plus tard qu'on ne s'y attendait; le "Fielding", par exemple, a continué ses travaux à Saint-Jean jusqu'à ces jours derniers. Il arrive souvent qu'on rappelle les dragueurs à l'automne.

M. DANIEL: Le quaiage du "Fielding" est-il compris dans ce crédit?

L'hon. M. PUGSLEY: Sans doute.

M. DANIEL: Pourquoi le "Fielding" est-il au quai d'un particulier quand le Gouvernement en a un à sa disposition au même endroit?

L'hon. M. PUGSLEY: Je n'en sais rien. Il y a là un quai appartenant à l'Intercolonial qui en a besoin pour son trafic, et j'imagine qu'il ne permettrait pas qu'on y mît un dragueur, parce que cela gênerait les navires qui se servent de ce quai pour les fins ordinaires du trafic.

M. DANIEL: Le ministère a-t-il demandé à se servir de ce quai?

L'hon. M. PUGSLEY: Il ne m'est jamais venu à l'idée de faire une pareille demande, car la présence d'un dragueur en cet endroit gênerait le trafic.

M. DANIEL: Il y a toujours à ce quai un endroit où le "Fielding" pourrait accoster.

L'hon. M. PUGSLEY: Le quai du chemin de fer a été construit pour des fins de commerce, et on gênerait le commerce en y tenant un dragueur en permanence.

M. DANIEL: Il y a presque toujours, du côté nord du quai, un endroit où le "Fielding" pourrait se tenir. On y voit souvent des bateaux-pilotes.

L'hon. M. PUGSLEY: Ils peuvent s'éloigner rapidement. D'ailleurs, l'Intercolonial ferait également payer du quaiage.

M. DANIEL: Il ne serait pas aussi élevé.

L'hon. M. PUGSLEY: L'item suivant du crédit comprend les travaux de dragage donnés à l'entreprise dans la Nouvelle-Ecosse: A la rivière Moser, Beazley Frères, $8,539; à Yarmouth, la compagnie de dragage Dominion, $59,903, et à Mabou, la compagnie de dragage Dominion, $13,183; total, $73,086. Il y a ensuite, pour la baie de Mahone, une somme de $31,052 à la compagnie Poupore et, pour le port de McKinnon, une somme de $4,095, payée à la même compagnie, soit un total de $35,147. Au Nouveau-Brunswick, à l'île Grassy, dans le fleuve Saint-Jean, paiement à S. James Gregory, $4,892, et à Gaspereau, à la compagnie de dragage Maritime, $20,269. Un autre paiement a été fait pour des travaux exécutés à la baie de Miramichi par la compagnie Poupore, $3,549, et à Dalhousie par A. & H. Loggie, $7,061. Ce crédit suppémentaire est destiné au paiement de toutes ces dépenses qui se chiffrent à $225,143.36.

M. DANIEL: Quel prix a-t-on payé à la compagnie de dragage Maritime à Gaspareau?

L'hon. M. PUGSLEY: 90 cents.

M. DANIEL: A-t-on demandé des soumissions par la voie des journaux?

L'hon. M. PUGSLEY: Oui.

M. DANIEL: Quel prix a-t-on payé à l'île Grassy?

L'hon. M. PUGSLEY: Je crois que c'est 50 cents, mais je n'en suis pas sûr.

M. CROCKET: A quelle profondeur a-t-on dragué à Gaspareau?

L'hon. M. PUGSLEY: Je l'ignore; ces travaux ne sont pas terminés.

M. CROCKET: Quelle est la profondeur mentionnée au cahier des charges?

L'hon. M. PUGSLEY: Je n'ai pas les détails sous la main, mais je pourrai les donner quand nous étudierons le budget principal. C'est un endroit très exposé où le dragage offre de grandes difficultés. C'est au-delà de Port-Elgin.

M. CROCKET: Le ministre peut-il dire quelles soumissions on a reçues en même temps que celle de la compagnie de dragage Maritime?

L'hon. M. PUGSLEY: On n'en a reçu qu'une seule.

M. DANIEL: A quelle profondeur devait se faire le dragage de la rivière Gaspareau, et à quelle profondeur ce dragage pouvait-il atteindre?

L'hon. M. PUGSLEY: Je ne puis fournir ces renseignements ce soir. Ces travaux sont exécutés en vue d'ouvrir un passage aux navires qui vont prendre du bois en cet endroit.

M. DANIEL: La marée s'y fait-elle fortement sentir?

L'hon. M. PUGSLEY: La marée s'y fait un peu sentir et le dragage est dangereux dès le début des travaux.

M. DANIEL: A quelle distance doivent se rendre les chalands?

L'hon. M. PUGSLEY: Ils doivent se rendre jusqu'à l'eau profonde, naturellement. Je ne connais pas exactement la distance.

M. CROCKET: La compagnie de dragage Maritime a-t-elle été payée intégralement pour les travaux exécutés à Indian-Point?

L'hon. M. PUGSLEY: Oui, elle a été payée intégralement pour les travaux exécutés à cet endroit.

M. CROCKET: En réponse à une question que je lui ai posée l'autre jour, le ministre a dit que l'entreprise a été adjugée à la compagnie de dragage Maritime au prix de 50 cents; qu'on devait creuser jusqu'à une profondeur de 7 pieds et qu'avant les travaux il y avait environ 3 pieds d'eau à cet endroit. Qu'est-ce que le ministre pense d'un tel prix pour des travaux de dragage à si petite profondeur? L'autre soir, on a dit que le département faisait faire, à Port-Arthur je crois, du dragage à 22 pieds de profondeur à raison de 9 cents. On a beaucoup jasé au Nouveau-Brunswick parce que la compagnie de dragage Maritime dont M. John E. Moore, l'ami du ministre, est l'âme dirigeante, a réussi obtenir l'entreprise de draguer à 7 pieds de profondeur à cet endroit, à raison de 50 cents, par verge cube, prix qu'on a payé à Mayes, aux termes de son contrat pour draguer le port de Saint-Jean jusqu'à une profondeur de 32 pieds à l'eau basse, et 41 cents de plus, par verge, que le département va payé à Fort-William pour du dragage à 22 pieds de profondeur. J'ignore ce que le ministre pense, mais les députés trouvent que c'est un prix excessif pour draguer le fleuve Saint-Jean, travail des plus faciles, jusqu'à 7 pieds de profondeur à un endroit où l'eau n'avait auparavant que 3 pieds. Je voudrais savoir quel était le but de ces travaux.

L'hon. M. PUGSLEY: L'honorable député dit qu'on a beaucoup jasé à ce sujet au Nouveau-Brunswick. Il croit évidemment que, lorsqu'il pense quelque chose, tout le public pense comme lui. Les commentaires n'ont sans doute été échangés qu'entre l'honorable député et ses amis politiques les plus intéressés. Il est impossible de dire aujourd'hui si un prix est excessif ou non. Il n'y a pas lieu de comparer le coût du dragage dans tel endroit et dans tel autre. Si l'honorable député s'enquiert du coût du dragage, par verge cube, fait par les dragueurs de l'Etat, il constatera de notables différences causées pas tant par la profondeur de l'eau que par la nature du sol. On peut faire du dragage en eau profonde, à plusieurs endroits, à meilleur marché qu'en eau basse à d'autres endroits. On peut enlever la vase, le sable ou l'argile molle plus facilement à 32 pieds de profondeur que des substances plus dures à une profondeur de 7 pieds.

M. CROCKET: Quelle était la nature des travaux de dragage exécutés à Indian-Point?

L'hon. M. PUGSLEY: De l'argile. Mon honorable ami ne doit pas perdre de vue que nous avons publié des avis d'adjudication concernant le dragage à Indian-Point. Des annonces ont paru dans les journaux quotidiens de Saint-Jean et la seule soumission que nous avons reçue est celle de la compagnie de dragage Maritime. Il y a une autre chose à considérer. Lorsqu'il y a une grande quantité de dragage à faire faire pendant plusieurs années, comme à Fort-William, on peut la faire faire à meilleur marché que pour une quantité relativement peu considérable. Il n'est pas nécessaire de déplacer et de remorquer les dragueurs, et on peut consacrer plus de fonds à l'acquisition de dragues puissantes. A Fort-William, le lit est beaucoup moins résistant qu'à Indian-Point. A moins de connaître exactement la nature des substances à enlever à chaque endroit, il est impossible de comparer les prix. L'honorable député fait erreur lorsqu'il dit que la compagnie de dragage Maritime reçoit le même prix que M. Mayes. Celui-ci n'a jamais reçu un prix aussi bas que 50 cents. Le moins qu'il ait obtenu, c'est 55 cents par verge cube et pour la plus grande partie des travaux qu'il a exécutés à Saint-Jean, il a reçu 90 cents, et ce, après publication d'avis d'adjudication. Dans le haut et le bas du Saint-Laurent, les prix sont parfois de 50 et 60 cents, d'autres fois de 70 et 75 cents, là où le dragage n'est peut-être pas plus difficile qu'à Indian-Point. Le prix dépend beaucoup de la nature du fond. D'ailleurs, l'entreprise a été mise au concours et adjugée à la compagnie de dragage Maritime, qui était le seul soumissionnaire, après que l'ingénieur en chef eut certifié que le prix était raisonnable.

M. DANIEL: Le ministre a dit que M. Mayes n'a jamais fait de dragage pour un prix aussi bas que 50 cents. Cependant il a soumissionné des travaux de dragage à raison de 49 cents et son offre n'a pas été acceptée.

L'hon. M. PUGSLEY: La soumission était irrégulière parcequ'elle n'était pas conforme au cahier des charges.

M. DANIEL: Elle était irrégulière quant à la possession d'un dragueur enregistré ou non, mais elle ne l'était pas quant au prix. De plus, l'entreprise adjugée à la compa-

gnie de dragage du Dominion n'a pas été mise au concours.

L'hon. M. PUGSLEY: Oui, elle l'a été.

M. DANIEL: Celle que la compagnie de dragage du Dominion a exécutée ne l'a pas été.

L'hon. M. PUGSLEY: Mon honorable ami se trompe. Des avis d'adjudication ont été publiés et M. Mayes a envoyé une soumission au prix de 90 cents, qui a été la plus basse. Ensuite, on permit à la compagnie de dragage du Dominion de faire une partie des travaux au même prix.

M. DANIEL: On l'a mise à l'œuvre, sans qu'elle eût soumissionné.

L'hon. M. PUGSLEY: Mais au même prix que l'autre entrepreneur.

M. DANIEL: N'empêche pas qu'elle a obtenu une entreprise très lucrative, ainsi que le ministre le sait.

L'hon. M. PUGSLEY: Le ministre ne sait pas si l'entreprise a été lucrative. La compagnie a obtenu le même prix que le plus bas soumissonnaire.

M. DANIEL: Elle a reçu pour des travaux faciles, le même prix que M. Mayes a obtenu pour des travaux difficiles.

L'hon. M. PUGSLEY: Les travaux étaient exactement de même nature.

M. DANIEL: On m'a dit le contraire. Les travaux étaient plus aisés et beaucoup plus avantageux. La compagnie n'a pas soumissionné; seulement elle a obtenu de l'ouvrage au prix que M. Mayes avait demandé antérieurement.

L'hon. M. PUGSLEY: Voici ce que j'ai dit: des avis d'adjudication ont été publiés concernant les travaux à exécuter du côté nord du mouillage de Sand-Point. L'annonce a paru dans les différents journaux; des soumissions ont été reçues et M. Mayes a été le plus bas soumissionnaire à 90 cents par verge cube.

M. DANIEL: Etait-il le seul soumissionnaire?

L'hon. M. PUGSLEY: Je l'ignore. On comprenait qu'il ne pourrait pas exécuter les travaux aussi rapidement que l'exigeait l'intérêt public et nous recevions du port de Saint-Jean de pressantes demandes de hâter les choses. Cédant à ces sollicitations, le ministre intérimaire des Travaux publics (M. Fisher) concéda une partie de l'entreprise à la compagnie de dragage du Dominion qui se mit à l'œuvre. M. Mayes faisait une partie des travaux et la compagnie faisait l'autre partie et tous deux recevaient 90 cents par verge cube. Puis, lorsque je devins ministre, je leur partageai également les 400 pieds additionnels. J'adjugeai les travaux d'un côté à M. Mayes et ceux de l'autre côté à la compagnie. Les uns n'étaient pas plus difficiles que les autres.

M. DANIEL: Je rappellerai au ministre que M. Mayes a dû demander un prix plus élevé que celui qu'il recevait aux termes de sa première soumission, parce qu'il est tombé sur un endroit très difficile à draguer—une lisière de terre remplie de gros et pesants galets. Cette lisière ne s'étendait pas jusqu'à l'endroit ou la compagnie exécutait ses travaux.

L'hon. M. PUGSLEY: Les galets semblent foisonner à cet endroit. Lorsque M. Mayes eut fini, nous avons trouvé un grand nombre de galets près du lieu de ses travaux. J'ignore si les galets se reproduisent—comme les gondoles à New-York.

M. DANIEL: J'ai pu voir une photographie de ces galets entassés contre le quai, non seulement à l'endroit où M. Mayes avait dragué, mais aussi dans la partie assignée à la compagnie de dragage du Dominion.

L'hon. M. PUGSLEY: On lui a alloué $18.61 par verge pour l'enlèvement de ces galets. quoique je ne pense pas que son ouvrage ait été plus difficile que celui de la compagnie.

M. CROCKET: J'ai écouté les intéressantes déclarations du ministre concernant la difficulté du dragage à Indian-Point, et je suis certain que ces explications amuseront beaucoup la population des environs qui sait à quoi s'en tenir.

L'hon. M. PUGSLEY: J'ai dit que le sol était argileux.

M. CROCKET: Le ministre tentait de justifier les prix évidemment excessifs qu'on a payé à M. Moore pour le dragage, sous le prétexte qu'il était plus difficile à cet endroit qu'à Fort-William ou à Saint-Jean. Le fait que l'eau avait 3 pieds de profondeur avant le dragage et qu'on a creusé jusqu'à 7 pieds, prouve qu'elle confiance doit nous inspirer la déclaration du ministre. Quant aux prix, l'entreprise a été adjugée à la compagnie de dragage du Dominion à raison de $17 pour l'enlèvement des roches et des galets de plus de 2 verges cubes et à raison de 50 cents par verge cube, pour tous les autres déblais. M. Mayes devait toucher $8.60 par verge pour l'enlèvement des roches dans le port de Saint-Jean et 55 cents pour les autres déblais dont 5 cents ont été remis à M. McAvity, l'ami du ministre.

L'hon. M. PUGSLEY: Pour la première entreprise. Et pour la seconde?

M. CROCKET: Ce sont les prix du marché passé avec M. Mayes.

L'hon. M. PUGSLEY: La seconde entreprise, adjugée sur soumissions, lui a donné $19.60.

M. CROCKET: Je parle de celle qui a fait l'objet d'une entente avec M. Geo. McAvity, l'ami du ministre, auquel il a consenti à payer 5 cents par verge cube s'il touchait plus de 50 cents. Il consentait à faire le dragage à raison de 50 cents par verge cube et il s'est engagé envers M. McAvity à lui payer 5 cents par verge cube pour qu'il exerçât son influence auprès du Gouvernement. C'est tout ce qu'il a reçu pour l'enlèvement des substances ordinaires dans le port de Saint-Jean; pour l'enlèvement des roches, on lui a alloué $8.60. Pour draguer jusqu'à une profondeur de 32 pieds à Indian-Point, M. Moore, un autre ami du ministre devait toucher $17 pour la roche compacte, mais il n'en a pas trouvé.

L'hon. M. PUGSLEY: L'honorable député (M. Crocket) dit-il qu'il a reçu quelque chose pour la roche compacte?

M. CROCKET: Non, mais cela indiquerait que M. Moore ne connaissait pas la nature des dragages dont il s'était chargé, et l'administration pas plus que lui.

L'hon. M. PUGSLEY: Comment cela?

M. CROCKET: Ce que nous a dit l'honorable ministre me fait naturellement supposer qu'en demandant des soumissions, on l'a fait après examen et évaluation.

L'hon. M. PUGSLEY: La classification est uniforme; en sorte que, s'il se rencontre du roc solide, le prix reste même.

M. CROCKET: C'est-à-dire $17 par verge cube.

L'hon. M. PUGSLEY: Non pas, mais le prix déclaré.

M. CROCKET: Cependant, ce devait être 50 cents pour les matières autres que celles-là; argiles dures ou molles, sables ou limons. La classification, je suppose, a été la même que dans les autres adjudications. Le ministre a parlé de dragages faits à des prix moins élevés que ne serait payée une quantité moins grande; je remarque cependant que M. Moore n'a pas eu moins de $48,247 pour ce qui s'est fait de dragage au lac Maquapit.

L'hon. M. PUGSLEY: Comparez avec ceux de Fort-William où cela va monter à 2 ou 3 millions.

M. CROCKET: A tout ce que je lui dis, le ministre répond que je parle sur ce que j'ai entendu dire d'amis politiques. Nombre de personnes au Nouveau-Brunswick m'ont demandé au cours de la dernière huitaine, s'il était vrai que M. Moore, pour le travail fait à la pointe au Sauvages, avait pu recevoir $48,247, ou s'il ne s'était pas plutôt glissé une erreur dans le chiffre que l'on a publié. D'honnêtes citoyens de Saint-Jean, parmi eux des hommes d'affaires éminents qui ont l'expérience de ces travaux, m'ont déclaré que ce que l'on payait ce prix là à M. Moore en valait pas plus de dix cents.

L'hon. M. PUGSLEY: L'honorable député a-t-il négligé de faire savoir à ces personnes que l'ouvrage a été adjugé après avis invitant le public à soumissionner?

M. CROCKET: Je n'ai pas cru, dans les circonstances, que cela importât beaucoup. Et de fait la compagnie de dragage Maritime a obtenu cette entreprise hors de toute concurrence. Il se peut que l'on ait demandé des soumissions. . .

L'hon. M. PUGSLEY: Je maintiens qu'il y a eu demande de soumissions, par avis dans les journaux les plus répandus.

M. CROCKET: Je m'étonne que M Moore, ou plutôt la compagnie de dragage Maritime ait été seule à faire des offres, avec des prix si manifestement excessifs.

L'hon. M. PUGSLEY: L'avis n'en a pas moins paru dans la forme accoutumée.

M. CROCKET: Le ministre pourtant ne passerait pas une adjudication s'il trouvait qu'on demande un prix trop élevé?

L'hon. M. PUGSLEY: Le prix m'a paru raisonnable, et l'ingénieur en chef en a pareillement jugé.

M. CROCKET: Vos ingénieurs avaient-ils fait un examen des lieux avant que l'on demandât des soumissions? Avait-il été fait une évaluation de ce que cela pourrait coûter?

L'hon. M. PUGSLEY: Si l'honorable député veut bien relire les " Débats ", il y verra que ce renseignement lui a été donné, en réponse à une question faite par lui-même.

M. CROCKET: Pas pour ce qui regarde la Pointe-aux-Sauvages.

L'hon. M. PUGSLEY: Parfaitement.

M. CROCKET: Est-ce que l'honorable ministre déclare que cet examen et cette évaluation ont eu lieu?

L'hon. M. PUGSLEY: Je ne sais pas; les " Débats " vous le diront.

M. CROCKET: Je crois que l'honorable ministre fait erreur: j'ai ici la question, et je ne me souviens pas d'y avoir rien demandé quant à une évaluation du prix de l'ouvrage. M'est avis que la question à laquelle il pense en ce moment est celle qui avait trait aux quais.

L'hon. M. PUGSLEY: Non; mais peut-être que l'honorable député était absent quand la question a été posée. Il trouvera tout cela dans les " Débats ".

M. DANIEL: L'honorable ministre disait tout à l'heure que des soumissions avaient été demandées pour ce dragage du lac Maquabit, et je lui demanderai maintenant si la compagnie de dragage Maritime ne s'était pas déjà mise à l'ouvrage avant la publication de l'avis dont il parle? Si déjà depuis un certain temps la compagnie n'avait pas commencé la besogne quand a paru la demande de soumissions?

L'hon. M. PUGSLEY: Je ne crois pas.

M. DANIEL: L'honorable ministre est-il prêt à dire que je me trompe?

L'hon. M. PUGSLEY: Je le pense. Et quand même cela serait vrai, la chose n'aurait pu se faire qu'à une condition, savoir que, si sa soumission n'était pas la plus basse, il lui faudrait s'en aller et accepter, pour l'ouvrage fait, le prix du plus bas soumissionnaire.

M. DANIEL: Des personnes dignes de foi m'ont affirmé que la compagnie de dragage Maritime avait été autorisé à commencer les travaux dès avant que les soumissions fussent demandées. Cela étant, il est bien inutile de dire au ministre qu'il n'est pas étonnant s'il ne s'est trouvé qu'un seul soumissionnaire.

M. CROCKET: A quelle date a-t-on demandé des soumissions?

L'hon. M. PUGSLEY: Je ne saurais être prêt à fournir ce renseignement, attendu que pour le moment, il n'est question d'aucun crédit se rattachant à cette affaire.

M. CROCKET: L'honorable ministre voudra-t-il bien déposer une note indiquant la date où les soumissions ont été demandées et celles où les travaux ont commencé?

L'hon. M. PUGSLEY: Avec plaisir. Un mot, avant de terminer, et pour mettre les choses au point. Mon honorable ami dit—ce qui est vrai—que M. Mayes a été chargé de certain travail à 15 cents par verge cube, et, pour du roc, son marché était de $8.60 par verge. Plus tard, des soumissions ayant été demandées pour un travail pas plus difficile que celui-là, son prix a été de 90 cents la verge pour les matières ordinaires et, pour du roc, $19.60. C'étaient là ses prix, et ç'a été pour ce supplément de dragage à faire au nord de la pointe aux Sables qu'il a été permis à la compagnie de dragage Maritime de faire au même prix une partie de l'ouvrage.

M. DANIEL: Ce prix de $19.60 n'était-il pas pour du roc solide, et non pas pour des cailloux?

L'hon. M. PUGSLEY: Pour du roc solide, comme aussi pour les cailloux mesurant plus de 2 verges cubes. Pour toute masse dépassant ces dimensions, il lui était accordé $19.60 de la verge cube.

M. DANIEL: Je suppose bien que le sous-ministre pourrait sur ce point renseigner l'honorable ministre, mais mon souvenir est que, pour des substances ordinaires, ce devrait être 90 cents et, pour du roc solide, $19.60; de plus, un prix intermédiaire.

L'hon. M. PUGSLEY : Les cailloux mesurant plus de 2 verges devaient compter pour du roc solide; ceux mesurant moins, mais ayant plus d'une demi-verge, recevaient un prix différent.

Provinces d'Ontario et de Québec.—Dragages, $14,000.

M. MIDDLEBRO: Combien a-t-il été dépensé au bassin de Winfield?

L'hon. M. PUGSLEY: Ceci a été pris sur le crédit général.

M. MIDDLEBRO: N'y a-t-il pas une somme distincte?

L'hon. M. PUGSLEY: Sur ce crédit, nous prendrons $13,521 pour le bassin de Wingfield.

M. MIDDLEBRO: L'honorable ministre pourrait-il me dire si, près de ce bassin, il y a une ville, ou quelque agglomération de population.

L'hon. M. PUGSLEY: Ce bassin de Winfield sert de refuge, et les compagnies de navigation ont fortement insisté pour qu'il soit creusé. Comme abri, il semble avoir beaucoup d'importance.

M. MIDDLEBRO: A quelle profondeur a-t-on creusé?

L'hon. M. PUGSLEY: Je ne saurais dire.

M. MIDDLEBRO: Quel a été l'entrepreneur?

L'hon. M. PUGSLEY: La C. S. Boone Dredging Company, avec concurrence et publicité.

M. MIDDLEBRO: Combien ont soumissionné?

L'hon. M. PUGSLEY: Je n'ai pas ce renseignement-là ce soir.

M. MIDDLEBRO: On me dit qu'il n'y avait qu'un seul soumissionnaire. Quel a été le prix?

L'hon. M. PUGSLEY: Soixante et dix cents la verge cube, pour toute substance autre que le roc solide: argile, tuf, et le reste. Il y a un peu de roc à enlever.

M. MIDDLEBRO: Est-ce que le marché porte que ce sera tant pour quelque matière que ce soit, le roc solide excepté.

L'hon. M. PUGSLEY: Oui.

M. MIDDLEBRO: A quelle date l'adjudication a-t-elle eu lieu?

L'hon. M. PUGSLEY: Le 26 juin 1908.

M. MIDDLEBRO: Les soumissions ont-elles été provoquées par la voie des journaux.

L'hon. M. PUGSLEY: Oui, nous avons donné une très large circulation à l'avis invitant le public à soumissionner.

M. MIDDLEBRO: Combien le ministre croit-il qu'il faudra pour finir?

L'hon. M. PUGSLEY: Il faudrait voir au budget général. Ceci n'est que pour terminer les opérations de l'exercice en cours.

Colombie britannique, Kamloops.—Réseau télégraphique d'Okanagan, crédit supplémentaire, $1,650.

M. BURRELL: A quelle fin cette dépense?

L'hon. M. PUGSLEY: Nous avons dû acheter du fil, et ceci est pour en payer le transport.

Territoire du Yukon, Ashcroft.—Réseau télégraphique du Yukon, section du canal, renouvellement partiel des poteaux, derniers paiements, $1,200.

L'hon. M. PUGSLEY: Une partie de la ligne a été trouvée en mauvais état, et il nous a fallu faire cette dépense.

M. COWAN: J'aimerais que le ministre me dise si c'est l'ouvrage commencé deux ou trois semaines avant l'élection et terminé deux ou trois mois après l'élection?

L'hon. M. PUGSLEY: Je ne sais pas au juste quel ouvrage c'est. Je suppose que ce n'est important pour le moment.

Travaux publics.—Divers.—Indemnité à Wm Julien, en règlement final et total de toute réclamations pour blessures reçues sur la drague de l'Etat *Ontario*, au cours de la saison de 1907, $1,000

L'hon. M. PUGSLEY: Il s'agit ici d'un jeune homme qui s'est fait arracher un bras pendant qu'il travaillait sur une des dragues de l'Etat, l'"Ontario". Après mûre délibération, nous avons décidé de l'indemniser.

Frais d'exploitation et d'entretien des lignes télégraphiques sur le réseau de Dawson (Ashcroft-Dawson).—Montant additionnel requis, $30,000

M. GEO. TAYLOR: Comment se fait-il que le ministre n'ait pas prévu plus exactement le montant qu'il lui fallait pour cette ligne? Quel rapport produit cette ligne?

L'hon. M. PUGSLEY: La construction du Grand-Tronc-Pacifique nous a causé beaucoup d'ennuis depuis un an au sujet de la ligne du Yukon. Le chemin de fer longe notre réseau téléphonique sur un long parcours, et à bien des endroits les appuis des fils sont les arbres. En abattant les arbres, nos lignes tombent par terre, et nous sommes obligés d'être constamment à l'œuvre pour les réparer. Nous avons protesté à la compagnie et aux entrepreneurs, et ils nous ont fait réponse qu'ils exerçaient toute l'attention voulue, mais malgré cela, nous avons dû dépenser beaucoup d'argent pour faire les réparations.

M. GEO. TAYLOR: N'est-ce pas dû au mode de construction employé aux débuts? On me dit qu'un grand nombre de poteaux furent plantés à fleur de terre ou dans la neige.

L'hon. M. PUGSLEY: Je ne suis pas prêt à l'admettre. C'est un travail difficile de construire une ligne dans les montagnes de la Colombie-Anglaise, loin des chemins publics.

M. GEO. TAYLOR: Nous avons voté assez d'argent pour construire non seulement une ligne, mais une demi-douzaine de lignes semblables, si seulement on avait su dépenser cet argent.

L'hon. M. PUGSLEY: Il y a de cela quelque temps déjà, de sorte que je n'en puis parler avec connaissance de cause.

M. BLAIN: Le ministre voudrait-il répondre à la question concernant les recettes.

L'hon. M. PUGSLEY: Le revenu probable pour l'exercice sera $80,000; il est de $72,000 à l'heure actuelle.

M. COWAN: Le ministre voudrait-il nous dire où il achète les approvisionnements requis sur la construction de la ligne du Yukon.

L'hon. M. PUGSLEY: Principalement à Vancouver. Il faut ensuite les faire charroyer en traîneau jusqu'aux différents postes. Nous les expédions par eau jusqu'à Ashcroft, d'où ils partent pour le nord en traîneau.

M. COWAN: Demandez-vous des soumissions?

L'hon. M. PUGSLEY: Nous achetons au prix du marché. Il faut un empaquetage spécial.

M. COWAN: Achetez-vous dans les maisons de gros?

L'hon. M. PUGSLEY: Dans les maisons de gros, au prix du gros.

M. GEO. TAYLOR: Au prix de détail.

L'hon. M. PUGSLEY: Je ne le crois pas. Ils sont empaquetés avec soin tout particu-

lier, pour qu'ils se conservent longtemps, car le voyage en traîneaux est très long.

M. COWAN: Avez-vous des fournisseurs favoris?

L'hon. M. PUGSLEY: Nous avions coutume d'en avoir, mais j'ai donné ordre d'abolir ce système.

M. COWAN: Il existe encore.

L'hon. M. PUGSLEY: J'en doute. Il y a déjà quelque temps que j'ai donné des instructions à cet effet.

M. COWAN: N'est-ce pas la pratique du département de demander des soumissions quand les quantités sont aussi considérables?

L'hon. M. PUGSLEY: Le département demanda en effet des soumissions, il y a quelques années pour l'approvisionnement des postes sur la ligne du Yukon, et ne reçut qu'une soumission, et celle-là d'une maison de l'Est. Le résultat fut excessivement désavantageux. Une bonne partie des provisions se gâtèrent en chemin, et une autre partie après avoir atteint leur destination. Si vous apportez des vivres qui ne sont pas de toute première qualité dans ces régions éloignées, si les viandes en conserves, la crème, le lait, le beurre ne sont pas de la meilleure qualité, empaquetés comme il convient, il est trop tard alors pour découvrir qu'ils ne sont pas exactement ce qu'ils devraient être. Cette expérience fut très décourageante, et nous avons décidé d'acheter, sous une surveillance minutieuse, de fournisseurs sur lesquels nous pouvons dépendre pour obtenir les meilleurs effets. Nous avons trouvé ce moyen très satisfaisant.

M. COWAN: Dois-je comprendre qu'aucune inspection n'est faite au moment de l'achat?

L'hon. M. PUGSLEY: Oui, nous en faisons une inspection, et nous avons plus confiance à acheter au prix du marché à des maisons réputées.

M. COWAN: Je comprends aussi que le ministre ne peut pas obtenir des soumissions de la Colombie-Anglaise, et ce serait pourquoi il n'en demande pas?

L'hon. M. PUGSLEY: Non, ce n'est pas ce que j'ai dit. Nous avons déjà demandé des soumissions, et nous avons accepté la plus basse. Nous n'obînmes pas satisfaction, et le département conclut qu'il vallait mieux faire faire ces achats par son propre surintendant, qui se procure les prix des meilleures maisons, achète d'elles, voit qu'on ne lui donne que du meilleur et que tout soit empaqueté sous sa propre surveillance.

M. COWAN: Pourquoi n'avez-vous pas obtenu satisfaction?

L'hon. M. PUGSLEY: Une parties des provisions se gâtèrent.

M. COWAN: Demander des soumissions affecterait-il la qualité des approvisionnements? Pourquoi les marchandises fournies par un soumissionnaire ne seraient-elles pas d'aussi bonne qualité que celles fournies par des personnes qui ne sont pas appelées à soumissionner?

L'hon. M. PUGSLEY: Si l'honorable député s'en allait dans le nord de la Colombie-Anglaise et s'approvisionnait pour son voyage, demanderait-il des soumissions, ou irait-il demander les prix dans les meilleures maisons, achetant ce qu'il lui faut au plus bas prix.

M. COWAN: Je n'achèterais pas d'une maison de gros au prix du détail, quand je pourrais acheter dans une autre maison de gros au prix du gros.

L'hon. M. PUGSLEY: Mais l'honorable député ne demanderait pas de soumissions.

M. COWAN: Vous pouvez être certain que je demanderais des prix à plus d'une maison de gros, et je n'accepterais pas des marchandises au prix du détail, quand je pourrais, à quelques pas plus loin, acheter les mêmes marchandises dans une autre maison de gros au prix du gros. Le ministre voudra-t-il me dire maintenant s'il a jamais acheté les approvisionnements par la ligne du Yukon à aucune maison de la Colombie-Anglaise, excepté la même?

L'hon. M. PUGSLEY: J'ai examiné soigneusement les factures des marchandises achetées pour la ligne du Yukon, et j'ai chargé mon sous-ministre de se procurer les prix des mêmes effets à Ottawa, et, après avoir obtenu des explications sur les différents échantillons, je fus convaincu que les prix étaient justes et raisonnables, et étaient ceux du gros.

M. COWAN: Est-ce bien ce que vous avez fait pour toutes les marchandises que vous avez achetées?

L'hon. M. PUGSLEY: Je pris les marchandises achetées pendant un certain nombre de mois.

M. COWAN: Le ministre affirme-t-il que les prix demandés étaient ceux du gros, et non ceux du détail ou plus élevés que ceux du détail?

L'hon. M. PUGSLEY: J'ai la conviction que les prix des factures particulières que j'ai examinées étaient ceux du gros et raisonnables.

M. COWAN: Quelle année était-ce?

L'hon. M. PUGSLEY: L'année dernière ou l'année précédente.

M. COWAN: Toutes les factures?

L'hon. M. PUGSLEY: Non, celles de la maison où nous achetons à Vancouver.

M. COWAN: Quelle maison est-ce?

L'hon. M. PUGSLEY: Y a-t-il une maison du nom de Kelly, Douglas et Cie?

M. COWAN: Oh, oui, il n'y en a pas d'autre.

M. BURRELL: En quelle année le ministre demanda-t-il des soumissions?

L'hon. M. PUGSLEY: C'était du temps de M. Tarte, lorsqu'il était ministre des Travaux publics.

M. BURRELL: Le ministre a admis virtuellement qu'il achète tous les approvisionnements pour la ligne du Yukon à une même maison de Vancouver, et sans soumission.

L'hon. M. PUGSLEY: Ce ne sont pas des soumissions publiques.

M. BURRELL: Le ministre admet en réalité qu'il n'a fait affaire qu'avec Kelly, Douglas et Cie, et il n'est pas sans savoir, je suppose, que cette maison a de fortes accointances avec le parti libéral, qu'elle est en effet, le pivot du parti depuis plusieurs années. On considère comme un véritable grief dans la Colombie-Anglaise que les achats importants des approvisionnements requis sur la ligne du Yukon soient faits entièrement à cette seule maison, et que les autres maisons de la Colombie-Anglaise n'aient pas la chance de participer à ces ventes. Le public critique fortement cette manière d'agir et conclut qu'elle n'est que la récompense accordée à un ami pour les services politiques rendus de temps à autre.

D'autres maisons pourraient fournir ces approvisionnements en dehors de Vancouver. Je pourrais mentionner, par exemple, la maison Reid, à Quesnel, qui fait affaire exactement à l'endroit d'où partent ces lignes télégraphiques. Lorsque d'autres marchands, à part Kelly, Douglas et Cie, ont voulu obtenir cette clientèle, il leur fut répondu: allez voir le député. Je voudrais que le ministre me donne, ce soir, l'assurance, qu'à l'avenir d'autres maisons de la Colombie-Anglaise auront l'avantage de concourir pour ces approvisionnements. Ce serait dans l'intérêt du Gouvernement de mettre fin à ce mode d'achat. Je puis assurer le ministre que le système actuel frise le scandale, et que s'il était soumis à l'examen, il en sortirait très probablement des révélations sensationnelles.

L'hon. M. PUGSLEY: Je tiens beaucoup à ce que différentes maisons aient l'avantage de soumissionner, parce que je comprends que de cette façon nous pouvons obtenir les marchandises à de meilleures conditions. Les prix ne sont pas les mêmes lorsque vous achetez des marchandises pour être consommées dans la ville même où vous les achetez, et lorsque vous achetez du beurre ou des conserves de viande, de lait, ou de pommes séchées, pour être expédiés à des endroits éloignés dans les bois. On comprends parfaitement que si cette maison a donné parfaite satisfaction au département celui-ci soit disposé à continuer à acheter d'elle, tout comme le public aime à continuer de la compagnie de la baie d'Hudson, parce qu'elle a la réputation de toujours remplir les commandes à la lettre. Je n'ai aucun doute qu'il y a à Vancouver d'autres maisons, pouvant donner égale satisfaction, mais je suppose que le département n'aime pas à changer de fournisseur, lorsque celui qu'il a le sert bien. Je me propose de faire une étude de cette question des achats dans la Colombie-Anglaise et ailleurs, et je veux arriver autant que possible à faire tous nos achats à la suite de soumissions publiques. Je puis assurer mon honorable ami que la question sera étudiée avec soin.

M. COWAN: Alors, nous pouvons avoir confiance que le ministre se propose d'abolir le système de favoritisme dans la Colombie-Anglaise.

L'hon. M. PUGSLEY: La liste du patronage est déjà abolie.

M. COWAN: Le département des Travaux publics a fait tous ses achats de la maison Kelly et Douglas, depuis 1896. Est-ce le cas?

L'hon. M. PUGSLEY: Je n'en sais rien.

M. COWAN: La maison Kelly, Douglas et Cie n'a-t-elle pas vendu au département des Travaux publics tout ce dont il a eu besoin depuis que le ministre est à la tête de ce département?

L'hon. M. PUGSLEY: Je ne puis pas dire, non.

M. COWAN: Je crois que le ministre nous a dit que tous les achats pour la ligne du Yukon, avaient été faits chez Kelly, Douglas et Cie?

L'hon. M. PUGSLEY: J'ai dit que les comptes que j'ai examiné étaient les comptes de cette maison.

M. COWAN: Et vous ne connaissez pas d'autres comptes?

L'hon. M. PUGSLEY: Ce sont les seuls comptes que j'ai examinés. Il y en a beaucoup d'autres, et je veux les examiner attentativement.

M. COWAN: Le ministre ne croit-il pas qu'il serait dans l'intérêt public de recher-

cher pourquoi d'autres maisons n'ont pas eu une part des achats de son département, et si leurs prix ne sont pas quelques peu plus bas que ceux de la maison Kelly-Douglas?

L'hon. M. PUGSLEY: Si d'autres maisons offraient d'aussi bonnes marchandises à un prix un peu plus bas, j'achèterais certainement d'elles.

M. COWAN: Le ministre veut-il donner sa parole au comité qu'avant de placer d'autres commandes, il s'enquerra des prix des autres maisons?

L'hon. M. PUGSLEY: Je vais certainement m'en occuper.

M COWAN: Et l'honorable ministre donnera-t-il au comité l'assurance qu'il offrira à d'autres maisons l'occasion de soumissionner la prochaine fois qu'il aura des commandes à placer?

L'hon. M. PUGSLEY: Je crois avoir donné une assurance suffisante à mon honorable ami.

M. COWAN: L'honorable ministre nous a donné plusieurs assurances satisfaisantes, mais je parle présentement de celle-ci. Je crois que le comité serait heureux si le ministre lui donnait l'assurance que la prochaine fois que son département aura des achats à faire, il demandera des soumissions à toutes les maisons qui vendent les marchandises dont il a besoin, qu'un examen soigneux des prix sera fait, et que le soumissionnaire offrant les meilleures conditions aura la commande.

L'hon. M. PUGSLEY: Mon honorable ami peut être assuré que je n'achèterai rien qu'à des prix justes et raisonnables.

M. COWAN: Mais toujours de la maison Kelly-Douglas?

L'hon. M. PUGSLEY: Non, pas toujours.

M. COWAN: Le ministre veut-il donner au comité l'assurance qu'il donnera à d'autres maisons l'occasion de soumissionner?

L'hon. M. PUGSLEY: Je puis assurer mon honorable ami que je n'achèterai de marchandises qu'aux plus bas prix du marché. L'honorable député est-il satisfait.

M. COWAN: Je regrette de dire que cette assurance ne vaut pas d'après moi grand chose dans l'intérêt du public. Elle est très habile, mais je doute que le public la considère comme satisfaisante. Je crois que le pays demande que le ministre des Travaux publics gère les affaires de son département comme tout homme sage gérerait son commerce.

L'hon. M. PUGSLEY: Très bien, c'est exactement cela.

M. G. H. COWAN.

M. COWAN: Je crois qu'un homme sage, un homme soucieux de ses intérêts, ne donnerait pas toutes ses commandes à une seule maison sans demander des soumissions, ou sans s'enquérir des prix ailleurs, ou n'examinerait pas les marchandises avant d'en prendre livraison. Ce n'est pas ainsi qu'agirait un homme sage et comprenant son affaire, et je crois que le comité a le droit d'obtenir du ministre l'assurance que je lui demande: qu'à l'avenir il ne fera pas d'achats sans avoir demandé des soumissions à d'autres maisons que celle de Kelly et Douglas. Nous connaissons cette maison, nous connaissons Kelly, le ministre le connaît, nous le connaissons tous. Nous savons que c'est lui qui fait les nominations politiques dans toute la province de la Colombie-Anglaise pour le gouvernement fédéral.

M. A. K. MACLEAN: Est-il Irlandais?

M. COWAN: Son nom l'indiquerait. Nous le ménageons en l'appelant Kelly-Douglas; nous connaissons tous Kelly-Douglas, et la population de la Colombie dira que j'ai parfaitement le droit de demander au ministre d'une façon polie de nous donner une assurance quelconque qu'une autre maison que celle de Kelly-Douglas aura sa part des fournitures de ce ministère.

L'hon. M. TEMPLEMAN: Je ne critique pas particulièrement l'honorable député de Vancouver (M. Cowan), lorsqu'il demande au ministre des Travaux publics de dire à cette Chambre s'il adoptera pour politique de soumettre à la concurrence publique les achats faits par son département, mais je conteste à mon honorable ami le droit d'insinuer au lieu de dire clairement que la maison Kelly-Douglas et Cie a fait payer des prix excessifs au département pour des marchandises, et ni l'honorable député de Vancouver ni mon honorable ami de Yale-Caribou (M. Burrell), n'a osé affirmer cela directement. S'il est à leur connaissance que la maison Kelly-Douglas et Cie, a fait payer au département plus qu'un prix raisonnable, ils devraient le dire. Kelly-Douglas et Cie, sont la plus grande maison d'épiceries en gros de la Colombie-Anglaise, et peut-être du Canada. Cette maison fait un commerce de plusieurs millions de dollars par année.

M. COWAN: L'honorable ministre sait qu'avant que Kelly-Douglas obtiennent la clientèle du gouvernement fédéral, Bob Kelly ne valait pas $1,400. Le ministre sait cela aussi bien que moi.

L'hon. M. TEMPLEMAN: Je n'en sais absolument rien. Je ne suis pas ici l'avocat de M. Robert Kelly, le principal associé de la maison Kelly et Douglas, qui est certainement une épine au talon de mon hono-

rable ami le député de Vancouver, (M. Cowan). Je ne sais pas à quels prix cette maison vend ses marchandises au département. Je ne sais pas si elle a soumissionné ou non. Mon honorable ami ne critique pas les prix; il ne sait pas lui-même si le département a payé trop cher; il désire simplement attaquer un citoyen éminent de la ville de Vancouver, qui est en même temps un homme politique très en vue et très actif. M. Robert Kelly de la maison Kelly, Douglas et Cie. S'il est vrai que cette maison vend ses marchandises trop cher, je suis d'accord avec mon honorable ami pour demander au ministre des Travaux publics de remédier a cela, et qu'il prenne pour arriver le moyen de soumissions publiques ou autre.

L'hon. M. PUGSLEY: C'est ce que nous voulons faire.

L'hon. M. TEMPLEMAN: Mon honorable ami a dit que les nominations politiques dans la Colombie-Anglaise sont faites présentement par Robert Kelly. Cela n'est pas vrai ou plutôt ce n'est pas exact, pour employer un terme strictement parlementaire et mon honorable ami le sait parfaitement. M. Robert Kelly est un politicien actif, comme tout le monde le sait, un citoyen éminent, un homme qui réussit bien dans les affaires à Vancouver.

M. COWAN: Depuis qu'il vend au Gouvernement.

L'hon. M. TEMPLEMAN: La clientèle du Gouvernement est une simple bagatelle comparée à la somme d'affaires que sa maison fait. Tout ce que le Gouvernement lui donne est l'approvisionnement de la ligne de télégraphe du Yukon. C'est probablement extraordinaire de la part d'un ministre d'en conseiller un autre dans les questions d'achat de provisions, mais comme le député de la ville de Vancouver ne parait pas content, que le Gouvernement achète dans sa ville, que ses achats s'élèvent à $1,000 ou $50,000, je veux dire alors à mon honorable collègue le ministre des Travaux publics que je représente Comox-Atlin, dont la capitale est Prince-Rupert, que Prince-Rupert, est sur la ligne télégraphique du Yukon et que Vancouver ne l'est pas, et conséquemment que le département des Travaux publics, afin de faire plaisir aux commerçants de Vancouver, devrait acheter les choses dont il a besoin dans la ville de Prince-Rupert.

M. COWAN: Je serai content si le Gouvernement achète là où il pourra acheter à meilleur marché.

M. BURRELL: J'insiste de nouveau sur le point, et il n'intéresse pas seulement Vancouver, que dans tous les cas il faut demander des soumissions. La ligne télégraphique commence dans la partie inférieure de mon comté, et le ministre devrait acheter chez les marchands de cette partie du pays, une portion au moins des provisions.

M. GEO. TAYLOR: Je demanderai au ministre du Revenu de l'intérieur (M. Templeman), d'additionner les chiffres que je vais lui citer du rapport de l'auditeur général, et il nous dira à combien le total s'élève. Le nom de la maison Kelly, Douglas et Cie parait dans chaque compte, et c'est la seule maison qui a vendu des provisions pour la ligne télégraphique du Yukon. Nous n'avons pas les prix des différents articles, car les totaux seulement sont donnés.

L'hon. M. PUGSLEY: Les détails paraissent dans les factures.

M. GEO. TAYLOR: Voici les chiffres tirés du rapport de l'auditeur général des sommes payées à Kelly, Douglas et Cie, pour provisions.

Big Salmon	$396 83
Blackwater	399 69
Bobtail lake	633 83
Bulkley ranch	93 35
Burns' lake	242 49
Coffee creek	400 04
Dawson	370 00
Echo lake	406 00
Graveyard Point	385 62
Hazleton	374 68
Hazleton stores	310 97
Hootalinqua	234 42
Iskoot	374 46
Kitselas	308 03
Kitsumkalum	236 62
Lorne creek	224 61
Morricetown	94 86
Nahlin	413 28
Nakina	391 70
Ogilvie	236 25
Port Simpson	66 50
Prince Rupert	65 00
Quesnel	58 00
Quesnel Forks	66 78
Raspberry creek	288 98
Chesley	407 05

Et dans chaque localité on demande $25 pour empaqueter les fournitures et les mettre dans des caisses.

L'hon. M. PUGSLEY: Combien devrait-on demander?

M. GEO. TAYLOR: Je l'ignore.

L'hon. M. PUGSLEY: C'est ce que je pensais.

M. GEO. TAYLOR:

Stewart river	$237 37
Stoney creek	412 11
Tagish	407 80
Telegraph crek	626 96
Telegraph creek refuge)	626 96
	165 95

Le Gouvernement paie l'opérateur $38 et le nourrit à même $165 de provisions.

Telegraph Point	$389 43
Whitehorse	131 18
Yukon Crossing	398 15
Première cabine	81 90
Deuxième cabine	80 83
Troisième cabine	51 39
Quatrième cabine	82 93
Cinquième cabine	105 51
Sixième cabine	105 67
Septième cabine	108 59
Huitième cabine	100 68
Neuvième cabine	150 14
Cabine des 25 milles	366 29
Cabine des 40 milles	327 59

Voici la fin des comptes de Kelly, Douglas et Cie relativement à la ligne télégraphique du Yukon.

M. COWAN: Qui exerce le patronage du département de l'honorable ministre à Vancouver?

L'hon. M. PUGSLEY: Les achats sont faits par l'agent du département à Vancouver. Le surintendant de la ligne télégraphique du Yukon, M. Phelan, achète ce qu'il faut pour le télégraphe du Yukon, et M. Keefer, l'ingénieur divisionnaire, pour l'usage des dragues.

M. COWAN: Ont-ils ordre d'acheter chez Kelly, Douglas et Cie?

L'hon. M. PUGSLEY: Ils ont ordre d'acheter à des prix raisonnables. Je n'ai donné aucun ordre d'acheter chez Kelly, Douglas et Cie.

M. COWAN: Par souci de l'honnêteté dans l'administration des affaires, et afin d'échapper à des soupçons désagréables, l'honorable ministre ne ferait-il pas bien de nous assurer qu'il sera demandé des soumissions et que d'autres maisons seront mises à même de soumissionner quand son département aura des fournitures à acheter? Il ne paraît y avoir qu'un nom sur la liste de patronage.

L'hon. M. PUGSLEY: Alors, il ne devrait pas être difficile de la détruire.

M. COWAN: Mais plus elle est petite, plus il paraît difficile de la détruire. Je crois que la mise en pratique de ce que je viens de suggérer contribuerait dans une large mesure à assurer le règne de l'honnêteté dans l'administration, aurait un effet bienfaisant sur l'opinion publique et porterait les gens à croire que Kelly ne faisait pas tout ce qu'il voulait du département de l'honorable ministre.

L'hon. M. PUGSLEY: J'ai déjà dit et il a été annoncé que nous avions aboli la liste de patronage dans notre département et que nos acheteurs avaient les prix des différents marchands.

M. COWAN: Et à Vancouver ils ne sont pas tenus d'acheter seulement chez Kelly, Douglas et Cie?

L'hon. M. PUGSLEY: Ils sont parfaitement libres de s'adresser à n'importe quel marchand. M. Phelan a reçu ordre de se procurer les prix de différentes maisons. Il y a déjà longtemps que nous avons donné ces ordres.

M. COWAN: C'est-à-dire des ordres relativement à ces fournitures-ci?

L'hon M. PUGSLEY: Ils s'appliquent à toutes les fournitures.

M. COWAN: Les ordres qui s'appliquent aux fournitures dont il s'agit maintenant ont-ils été donnés par écrit, oui ou non?

L'hon M. PUGSLEY: Ce crédit est de l'année courante et est antérieur à l'abolition de la liste de patronage.

M. COWAN: Ma question me paraissait assez claire? Ces ordres ont-ils été donnés par écrit?

Quelques VOIX: Adopté.

M. COWAN: Peut-être ne me suis-je pas bien fait comprendre. Les ordres aux acheteurs de se procurer les prix d'autres maisons que Kelly, Douglas et Cie, à Vancouver, ont-ils été donnés par écrit?

Quelques VOIX: Adopté.

M. COWAN: J'attends une réponse du ministde.

L'hon. M. PUGSLEY: Je dois des excuses. Quelle est la question?

M. COWAN: J'ai compris que le ministre a donné instruction à son acheteur, M. Taylor, d'obtenir des prix ailleurs que chez Kelly, Douglas et Cie, pour les approvisionnements de cette ligne. Les instructions sont-elles écrites?

L'hon. M. PUGSLEY: Ce n'est pas ce que j'ai dit. J'ai dit que des instructions d'un caractère général avaient été données, prescrivant à l'acheteur de faire bien attention de n'employer que des personnes capables, connaissant les prix des marchandises, pouvant acheter au plus bas prix du marché, et de tout bien examiner, en un mot, de tout faire pour obtenir la pleine valeur de son argent.

M. COWAN: Ces instructions ont-elles été données à M. Taylor?

L'hon. M. PUGSLEY A tous les agents. Nous n'avons personne du nom de Taylor.

M. COWAN: Quel est votre acheteur?

L'hon. M. PUGSLEY: M. Phelan.

M. COWAN: A-t-il reçu des instructions écrites d'avoir à demander des prix ailleurs que chez Kelly, Douglas et Cie?

L'hon.M . PUGSLEY: Il a reçu des instructions générales: acheter au plus bas prix du marché sans égard aux fournisseurs.

M. COWAN: Sont-ce des instructions écrites?

L'hon. M. PUGSLEY: Nous avons envoyé des circulaires.

M. COWAN: A M. Phelan?

L'hon. M. PUGSLEY: A tous les agents.

M. COWAN: Le ministre peut-il déposer une copie de ces instructions?

L'hon. M. PUGSLEY: Avec plaisir.

M. COWAN: Quand avez-vous donné ces instructions?

L'hon. M. PUGSLEY: Il y a trois mois environ.

M. COWAN: Alors nous pouvons espérer que les prix seront demandés à d'autres que Kelly, Douglas et Cie?

L'hon. M. PUGSLEY: Nous pouvons espérer cela . . . oui.

M. COWAN: Le ministre peut-il promettre au comité que les prix seront demandés à d'autres qu'à Kelly, Douglas et Cie?

L'hon. M. PUGSLEY: C'est le devoir de M. Phelan.

M. COWAN: D'après les instructions écrites que le ministre va déposer?

L'hon. M. PUGSLEY: Oui.

M. BURRELL: Je ne veux pas ennuyer le comité, mais si je suis dans l'ordre, j'aurais un mot à dire sur le transport de ces approvisionnements. Le 3 mars, j'ai inscrit au feuilleton une question au sujet du transport des approvisionnements sur ces lignes de télégraphes. Je ferai observer au ministre que le même mode que je réclame ici, le mode que devrait préconiser toute la députation, c'est-à-dire le mode de soumissions publiques, devrait être employé tout aussi bien pour le transport que pour l'achat des approvisionnements. C'est une forte entreprise. Elle fut, dit le ministre, adjugée en 1901, en réponse à une demande de soumissions publiées dans le village de Hazelton. On se plaint fortement dans le nord de ma circonscription, que l'avis de soumission n'a pas été publié régulièrement. Un petit avis fut publié à Hazelton, et personne des régions de Caribou, d'où partent les transports, en ont eu connaissance. L'entreprise fut adjugée à 17 cents ½ la livre pour transporter les approvisionnements. L'adjudicataire reçoit ce prix même s'il n'effectue le transport qu'à huit milles. Et ce lorsque nous savons qu'autrefois, la compagnie de la baie d'Hudson faisait transporter ses provisions à l'entreprise, dans ces mêmes régions, mais dans des circonstances bien plus difficiles, pour 5 cents et 6 cents la livre et que les adjudicataires réalisaient un profit. Je ne veux pas conclure que le ministre tiendrait à continuer un état de choses qui a plus ou moins l'air d'un scandale dans ces régions du nord. J'espère que le ministre s'arrangera de façon à adjuger dorénavant ces entreprises par voie de publicité. De cette façon, il fera faire ses transports à meilleur marché.

L'hon. M. PUGSLEY: Il s'ensuit qu'ayant aboli la liste des fournisseurs privilégiés, les transports seront livrés à la concurrence, car c'est une dépense associée au prix des approvisionnements. J'ai déjà donné des instructions aux fonctionnaires de mon département d'avoir à demander à l'avenir des soumissions pour le transport en traîneau dans le nord de la Colombie-Anglaise.

L'hon. M. TEMPLEMAN: Je conteste l'assertion de l'honorable député (M. Burrell) que le transport en traîneau peut être effectué à 5 cents la livre dans ces régions.

M. BURRELL: Je discutais l'été dernier cette question avec quelqu'un qui m'a rapporté s'être trouvé sur les bords du lac Stewart, et y avoir vu un expéditeur, envoyer une quantité considérable de marchandises d'Ashcroft au lac Stewart pour 8 cents la livre, et à ce prix d'y avoir gagné de l'argent. Ce fait est connu dans tout le pays, et s'il y a un reproche que l'on puisse faire au Gouvernement c'est d'avoir continué d'année en année à faire ces transports sans demander de nouvelles soumissions, et à un prix que ses amis libéraux eux-mêmes avouent être extravagant.

L'hon. M. TEMPLEMAN: Je conteste l'assertion de l'honorable député et je dis qu'il est absolument absurde de prétendre que l'on puisse transporter des marchandises pour 8 cents la livre d'Ashcroft à Barkerville, à travers une solitude, dans des sentiers et dans des endroits où il n'y en a pas.

Port de Montréal (division d'aval)—Améliorations en aval du courant Sainte-Marie—Pour payer W. J. Poupore, en règlement complet et final de toutes demandes d'intérêt accumulé sur les paiements différés sur son contrat pour la construction d'un pier et de cloisons à niveau élevé, depuis le 25 juillet 1900, $25,242.29.

L'hon. M. PUGSLEY: C'est une réclamation d'intérêts accumulés sur des paiements différés en rapport avec la construction, à Montréal, d'un grand pier appelé le pier Maisonneuve. Le Gouvernement et les entrepreneurs ne se sont pas accordés au sujet de certaine réclamation, et la question a été portée devant un bureau d'arbitres du département, composé de l'ingénieur en chef, du sous-ministre et de l'ingénieur des travaux de la rivière Ottawa. Après avoir entendu les témoins, les arbitres ont accordé aux entrepreneurs une

somme considérable. Cette somme a été payée, et le crédit actuel représente l'intérêt à 5 p. 100 sur la somme pour le temps que le paiement en a été différé après que les travaux furent terminés.

M. LENNOX: La réclamation a-t-elle été réduite.

L'hon. M. PUGSLEY: Elle l'a été. Les intérêts montent à $25,000.

(Il est fait rapport des résolutions adoptées.)

L'hon. W. S. FIELDING propose que la séance soit levée.

M. GEORGE TAYLOR: Quelle sera la besogne demain?

L'hon. M. FIELDING: Nous continuerons l'étude des crédits supplémentaires, en commençant par ceux des Chemins de fer et des Canaux. Nous espérons terminer tous les crédits supplémentaires demain.

(La séance est levée à minuit et quarante-cinq minutes, vendredi.)

CHAMBRE DES COMMUNES.

Vendredi, 26 mars 1909.

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

DEPOT D'UN BILL MODIFIANT LA LOI DES CHEMINS DE FER RELATIVEMENT A L'HYGIENE DES VOYAGEURS.

M. E. N. LEWIS (Huron-ouest) demande à déposer un projet de loi (n° 111) tendant à modifier la loi des chemins de fer relativement à l'hygiène des trains de voyageurs.

—La proposition de loi que je me crois tenu de soumettre à l'examen de la Chambre a trait à une situation dangereuse qui peut affecter le public voyageur du Canada et le remède que je propose sera, je crois, bien accueilli des directeurs de chemins de fer eux-mêmes, ainsi que des commissaires des chemins de fer et du public en général. J'ai sous les yeux un article éditorial d'un journal important d'Ottawa qui déclare que la santé et le confort du public qui voyage au Canada, sont affectés par les mauvaises conditions hygiéniques des trains et des gares, particulièrement dans les petites gares disséminées sur toute l'étendue des réseaux ferrés.

Il existe des lois fédérales qui pourvoient à la nomination d'inspecteurs chargés de surveiller les bestiaux, les fruits et autres produits alimentaires voiturés par les trains, mais nous n'avons pas d'inspecteurs qui aient mission d'assurer le bien-être du public voyageur. Maintenant que les habitants du Canada sont arrivés à un degré de prospérité telle que les gens du commun comme moi ont pris l'habitude de voyager, je crois que le besoin d'une loi de ce genre se fait sentir.

La loi des chemins de fer stipule que les commissaires des chemins de fer auront l'autorité de s'occuper de la question à laquelle ce bill a rapport, mais il n'a pas été prévu de disposition pour en assurer la mise en pratique.

Le ministre des Chemins de fer (M. Graham) que je suis heureux de voir à son siège, peut penser que l'autorité des commissaires des chemins de fer est suffisante, mais ce n'est pas ainsi que je comprends la loi. Il y a plusieurs articles stipulant qu'un certain nombre d'employés peuvent être nommés par la commission, avec l'approbation du Gouverneur en conseil, mais il n'y a aucune disposition prévoyant la nomination des inspecteurs dont il est parlé dans ce bill. Je suis sûr que quiconque peut m'entendre, quiconque voyage au Canada ne pourra dire qu'une chose, c'est que ce bill est nécessaire. Ce bill a pour but d'ajouter à l'article 284 de la loi des chemins de fer un paragraphe stipulant que cinq inspecteurs seront nommés par la commission des chemins de fer, sujets à l'approbation du Gouverneur en conseil. Ces inspecteurs auront pour fonction de faire en sorte que les trains, les gares et les constructions qui en dépendent soient dans des conditions hygiéniques convenables. Un de ces inspecteurs opérera dans la province d'Ontario, un autre dans celle de Québec, un troisième dans les Provinces maritimes, un quatrième dans le Manitoba et la Saskatchewan, le cinquième dans l'Alberta et la Colombie-Anglaise.

Le second article a trait aux plaintes qui sont portées, en conformité de la loi des chemins de fer et dont la commission des chemins de fer prend connaissance. J'ai toujours été frappé par le fait qu'une grande société, une compagnie commerciale importante, une ville ou une municipalité ont les moyens de faire exécuter la loi des chemins de fer et de demander aux commissaires de porter remède aux maux qui peuvent exister, tandis que l'homme pauvre, l'homme qui a des moyens limités, n'a pas cette possibilité.

Je demande donc à la Chambre de donner à la commission l'autorité de nommer un fonctionnaire public, avec l'approbation du Gouverneur en conseil, qui agira comme procureur public chargé des poursuites, à qui les simples citoyens pourront adresser leurs plaintes, qui les examinera et les soumettra, si c'est nécessaire, à la commission et qui commencera les poursuites.

M. l'ORATEUR: Je dois rappeler à l'honorable député que ce bill prévoyant la

nomination de certaines personnes, implique par le fait une dépense de deniers publiques et qu'il devrait peut-être passer par la formalité ordinaire. Pourtant, je ne crois pas qu'il y ait d'objection à la présentation du bill.

(La motion est adoptée et le bill subit la 1re lecture.

NOMINATION DU SUCCESSEUR DE M. WM FORAN.

M. R. L. BORDEN: Avant de passer à l'examen des ordres du jour, je voudrais demander au secrétaire d'Etat si quelqu'un a été nommé à la place de M. Foran qui est devenu, je crois, secrétaire de la commission du service civil, et, dans l'affirmative, si la personne qui a été nommée, l'a été sur la recommandation du service civil, ou s'il y a eu une exception à la loi à ce propos.

L'hon. CHARLES MURPHY (secrétaire d'Etat): Je dois dire en réponse à l'honorable député qu'une nomination a été faite en vue de pourvoir à un successeur à M. Foran et cette nomination a été faite par la commission du service civil.

RECTIFICATION RELATIVE AU CHEMIN DE FER CANADA EASTERN.

L'hon. G. P. GRAHAM (ministre des Chemins de fer et des Canaux): Avant de passer à l'examen des ordres du jour, je désire revenir sur une réponse qui a été donnée, l'autre jour, à l'honorable député de Saint-Antoine, Montréal (M. Ames) relativement à la dépense du Canada Eastern. La réponse qui se trouve à la page 2657 du hansard ne devrait pas comprendre les $25,000 qui ont été depensés sur le chemin de fer d'Indiantown et Blackville. La réponse devrait être modifiée en effaçant les mots suivants:

Pour mettre en état de service la ligne entre Indiantown et Blackville.

Ballastage..	$10,000
Traverses et rails..	10,000
Clôtures..	5,000
	$25,000

M. AMES: Je demanderai au ministre de vouloir bien faire ces corrections dans le document original de façon à ce qu'il puisse être inséré au hansard sous une forme exacte.

OBSERVATIONS RELATIVES A LA LOI DE LA MARQUE DES FRUITS.

L'hon. M. FIELDING propose que la Chambre siège en comité des subsides.

M. M. BURRELL (Yale-et-Cariboo): Je désire soulever une question qui est d'une importance suffisamment grande pour le Gouvernement et spécialement pour l'industrie agricole sans que j'aie besoin de m'excuser d'être obligé de prendre quelques instants du temps de la Chambre. Je désire traiter la question des règlements qui concernent l'industrie pomologique.

J'ai déjà entretenu la Chambre de cette industrie particulière pour la province de la Colombie-Anglaise où nous avons actuellement environ 75,000 acres de terrains convertis en vergers. Nous ne sommes, en réalité, qu'au commencement de notre entreprise de vergers et de notre production. Relativement à la création de cette industrie, en raison des grandes dépenses que nécessitent la préparation du sol, l'adoption du système d'irrigation, la construction des clôtures et la préparation des autres choses qui sont nécessaires à un développement harmonieux de l'horticulture dans notre province, j'ai seulement besoin de dire que la question du débouché est pour nous d'une importance très grande et tout ce qui peut tendre à restreindre les débouchés pour le producteur de fruits, doit aussi affaiblir l'industrie entière.

En 1905, le ministre de l'Agriculture a fait un pas qui fut, je crois, très apprécié par cette industrie dans tout le Canada, quand il a convoqué un congrès des producteurs de fruits du Dominion, de ceux qui étaient intéressés particulièrement dans l'industrie pomologique. Cette réunion, je suis heureux de le dire, au nom de tous les producteurs de fruits de l'Ouest, a amené beaucoup de bons résultats. Elle a permis aux producteurs divers du pays de se familiariser avec les bonnes méthodes et de connaître les points faibles qui peuvent exister dans cette industrie. Elle a aussi eu pour résultat d'uniformiser la méthode et d'une manière ou d'une autre, de donner plus de force à cette industrie et d'en faire réellement ce que l'on peut appeler une industrie nationale. Pendant les conférences qui eurent lieu à ce moment, la loi de la marque des fruits a été discutée et modifiée et tout en croyant que la loi a fonctionné pour le bien de l'industrie agricole et horticole et son développement, il est peut-être naturel qu'au cours de son application pendant un certain nombre d'années quelques points faibles se soient manifestés. C'est sur ces points particuliers que je désire attirer l'attention du ministre, afin de voir si on ne pourrait pas les modifier ou les interpréter de façon à améliorer les conditions de cette industrie.

Par exemple, l'article 319, définit ce qu'est un colis fermé et le paragraphe (a) dit:

a) " Colis fermé " signifie une boîte ou un baril dont le contenu ne peut être vu ni inspecté lorsqu'il est clos.

Je ne suis pas en état de dire si c'est là une question de loi ou d'interprétation, mais je crois que le personnel entier des ins-

pecteurs par tout le Canada, interprètent "colis fermé" comme signifiant un colis qui contient des pommes ou des poires seulement. Nous sommes absolument persuadés dans l'Ouest que cet article devrait être interprété et s'appliquer à tous les colis et particulièrement aux fruits tels que les pêches.

Je puis dire qu'actuellement, dans la Colombie-Anglaise, et sans aucun doute dans l'Ontario, la production des pêches est arrivée à un certain degré d'importance et on me dit que les inspecteurs n'appliquent pas les dispositions de la loi au sujet des colis fermés aux pêches, et spécialement aux pêches qui sont dans des caisses fermées et de cette façon c'est permettre en réalité l'entrée aux fruits de la Californie, du Washington et de l'Orégon sans une complète inspection. Pour vous donner une idée de la quantité de fruits importés dans nos régions de l'ouest, je dois dire que dans le Manitoba, la Saskatchewan et l'Alberta, il y a eu l'an dernier une importation de 63,000 caisses de pêches venant des Etats-Unis, ou, en des chiffres ronds, de 50 chargements de wagons. Voici la situation dans laquelle nous nous trouvons: nous essayons de mettre en culture et de produire ce fruit particulier dont nous avons environ 5,000 acres plantés de bonnes espèces et nous sommes parfois obligés d'entrer en concurrence avec certaines variétés de fruits, y compris les pêches, dont la qualité n'est pas classée, de sorte que nous sommes placés dans des conditions absolument désavantageuses. Je voudrais donc insister auprès du ministre pour que la loi soit interprétée de façon à comprendre ce fruit particulier.

Je parlerai maintenant de l'article 325 de la loi, qui donne la définition de la forme de l'empaquetage. Le paragraphe 3 dit ce qui suit:

> Quand les pommes sont mises en boîtes au Canada, pour l'exportation et pour être vendues à la boîte, elles doivent être mises dans de bonnes et solides boîtes en bois sec, dont les dimensions sont d'au moins dix pouces de profondeur, onze pouces de largeur, et vingt pouces de longueur, de façon à représenter aussi près que possible deux mille deux cents pouces cubes.

Je ne puis pas dire à ce propos s'il y a quelque restriction apportée au commerce, ou si c'est la province qui a l'autorité sur ce point, mais je crois qu'il serait très à souhaiter que la loi soit modifiée de façon à éliminer le mot "exportation" de sorte que nous pourrions avoir un empaquetage uniforme dans toutes les provinces et aussi nous obtiendrions qu'un consommateur qui achète une boîte de pommes saurait exactement ce qu'il achète en tant qu'il s'agit de la forme et du contenant.

Je veux aussi parler des articles 320 et 321 de la loi de la marque des fruits au Canada. L'article 320 définit les différentes méthodes pour lesquelles l'empaquetage des fruits doit être marqué. Lors de la réunion qui eut lieu en 1905 et dont j'ai déjà parlé, je crois que l'on adopta une bonne méthode en faisant disparaître les différents systèmes de marques telles que X, XX, XXX, etc., et en introduisant le système plus simple qui consiste en une série de qualités, telles que n° 1, n° 2, et définissant ces qualités. Je crois que ce fut là un réel pas en avant. Le premier paragraphe de l'article 321 qui donne les définitions de ces qualités particulières, est ainsi conçu:

> Quiconque par lui-même ou par l'intermédiaire d'une autre personne, emballe des fruits pour la vente en un contenant qui est fermé, doit faire apposer au colis avant qu'il soit sorti du local où il a été emballé une marque distincte et indélébile en lettres d'au moins un demi-pouce de hauteur.

Et l'article continue à donner la description de la marque. Cela certainement, s'applique implicitement et seulement à l'empaqueteur canadien. Le paragraphe suivant de l'article 321 déclare:

> Personne ne peut vendre, ni offrir ni exposer en vente ni avoir en sa possession, pour la vente, des fruits....

Puis l'article définit les qualités particulières. On s'est aperçu et on a vivement ressenti dans toute la région de l'ouest que si l'article 321 borne son application à l'empaqueteur canadien, l'article 321 devrait être interprété conformément à l'article 320 et alors quand nous arrivons à l'article impératif qui pourvoit que:

> Personne ne peut vendre, ni offrir, ni exposer en vente ni avoir en sa possession, etc.

Je dis que cet article ne s'applique pas aussi particulièrement qu'il devrait le faire aux concurrents américains sur notre propre marché. On a demandé que l'article 321 soit modifié de telle façon qu'il définisse comment le fruit doit être marqué, de sorte que nous puissions obliger le concurrent des Etats-Unis à entrer sur notre marché au moins sur un pied d'égalité avec nous sommes et non pas avec un avantage. Ceci peut être naturellement une question de droit et sans doute le ministre a pris à ce sujet les conseils du département de la Justice. Quoi qu'il en soit, je voudrais lui suggérer l'idée que cet article soit modifié dans ce sens parce qu'une grande quantité de nos concitoyens croient que ce serait dans l'intérêt de notre industrie.

Comme cette question ouvre un aperçu sur le sujet tout entier de la concurrence contre laquelle nous avons à lutter, et comme je désire exposer clairement au ministre et au Gouvernement nos griefs sur cette question, je prendrai quelque peu l'attention de la Chambre pour définir en quelques minutes la situation telle qu'elle existe aujourd'hui. En créant cette grande industrie dans l'Ouest, nous savions naturellement que nous aurions à faire face à de la concurrence. Nous avons à lutter

contre la concurrence la plus forte des Etats-Unis. Il n'y a que deux méthodes avec lesquelles le Gouvernement pourrait venir en aide à ceux qui ont placé de grandes sommes d'argent, beaucoup de temps et d'énergie dans cette industrie: l'une consiste à établir un tarif protecteur et l'autre à mettre en vigueur les règlements. Je comprends sans doute qu'il n'est absolument pas possible de toucher maintenant aux questions de tarif, bien que j'espère pouvoir parler de ce point plus tard, et faire connaître nos vues à mon honorable ami le ministre des Finances (M. Fielding).

Cependant, je veux mentionner en passant qu'il y a une chose qui cause une petite injustice relativement à notre industrie, c'est que les employés de douane interprètent le mot "baril" comme signifiant 4 boîtes. Bien qu'un baril ne contienne pas quatre boîtes, nous constatons que le concurrent américain se voit imposer seulement 10 cents par caisse, là où il devrait être imposé davantage, je crois. On reconnaît habituellement que trois boîtes et non quatre, forment l'équivalent d'un baril. Un peu plus tard, je crois être en état de produire des arguments décisifs pour obtenir une protection plus grande de notre fameux produit, les pommes, ce qui m'attirera la sympathie de nos collègues du Nord-Ouest, qui, je le sais, ne veulent pas augmenter le prix des articles qui se consomment dans ces régions. Mais, au point où nous en sommes du sujet que je discute maintenant, c'est-à-dire de la question de l'inspection, je suis convaincu que je peux obtenir l'attention sympathique de tous les députés des prairies parce que nous désirons simplement donner aux consommateurs de ces régions le droit de s'attendre à recevoir la marchandise pour laquelle ils ont payé. A ce propos, nous constatons que la concurrence la plus forte que nous ayons à combattre, vient de l'ouest, des grands états de Washington, de l'Orégon et de la Californie, qui sont en train d'établir une industrie énorme et qui, par certain côté, l'établissent avec des avantages très grands, plus grands que nous ne pouvons nous attendre à les obtenir. Il y a deux moyens injustes dont le produit du concurrent américain peut se servir en venant sur les mêmes marchés que les produits de nos provinces. Il y a deux dangers à éviter, l'un relatif aux maladies et aux parasites qui attaquent les fruits et l'autre à la qualité insuffisante ou inférieure du produit. En ce qui concerne la question des maladies et des parasites qui attaquent le fruit, je dois dire que dans notre propre province l'immunité comparative dont nous jouissons relativement à tous les fléaux et insectes qui attaquent les produits de l'horticulture, et qui affectent la réputation des produits des vergers, est simplement due aux résultats de la vigilance toujoure en éveil de la part de nos autorités provinciales. Nous mettons en exécution le système le plus sévère d'inspection contre les grands états qui sont au sud de nos provinces et qui sont infestés par toutes les variétés de maladies et de parasites qui sont connus dans l'horticulture.

Nous avons environ 20 ou 30 inspecteurs provinciaux qui sont uniquement chargés d'inspecter les maladies et les parasites des fruits. Nous constatons—et comme jusqu'à un certain point cela donne de la vigueur à l'argument relatif à la classification des fruits, je puis en parler—quelques vendeurs et consommateurs se sont opposés à notre méthode parce qu'elle rendrait l'importation des fruits en grande quantité, une chose très difficile, mais nous nous sommes aperçu, à mesure que les années s'écoulaient, que nous obtenions le bon vouloir des consommateurs et des marchands. Il en est résulté que nous ne recevons en réalité des Etats-Unis qu'un fruit très beau et très propre, tandis qu'avant la Colombie-Anglaise était devenue le dépotoir des fruits malades de toutes les variétés. Il est parfaitement vrai que pour mettre à exécution ce projet, nous avons dû refuser et même encore maintenant nous refusons parfois, des milliers d'envois de toutes sortes de fruits, mais nous pensions que nous étions dans notre droit et le résultat nous a justifiés de la façon la plus complète. Nous sommes arrivés à cette période où nous fournissons non seulement aux besoins de notre pays, mais nous exportons dans nos propres provinces du Nord-Ouest, et dans quelques années, j'espère que nous serons d'immenses producteurs de fruits. Nous expédions sur les marché de l'ouest de l'Alberta et de l'est du Manitoba à peu près aux mêmes conditions que les Etats-Unis en ce qui concerne les transports. Placés au milieu des provinces du Nord-Ouest, nous avons probablement de meilleures conditions d'affaires que les Américains.

Mais considérons la situation dans laquelle se trouve l'industrie pomologique aux Etats-Unis, et quelles sont les conditions faites aux maisons des Etats-Unis qui envoient leurs produits sur nos propres marchés? Nous avons étudié la question avec grand soin et nous avons trouvé qu'il y avait une grande quantité de maisons importantes d'Amérique qui font des affaires aux Etats-Unis et qui se sont mises en tête d'avoir le contrôle sur les grands marchés du Nord-Ouest, du Manitoba, de l'Alberta et de la Saskatchewan, en somme, qui s'efforçent de contrôler réellement notre commerce. Je pourrais en donner quelque idée à la Chambre. J'ai sous les yeux une lettre écrite au directeur général de la grande ferme de Coldstream, à Vernon, un de nos plus grands établissements de pro-

duction de fruits. C'est une personne très honnête et bien connue et dans sa lettre elle nous donne une idée de ce que les maisons américaines entreprennent.

La Roger Fruit Company, de Winnipeg; la Pioneer Fruit Company, de Brandon, et la maison Stockton et Mallinson de Regina sont en réalité une société unique; en d'autres termes, les actions de ces sociétés sont possédées par les mêmes personnes.

Elles ont aussi des comptoirs à Saskatoon et à Calgary et viennent d'en ouvrir un à Edmonton. L'agent qui est à la tête de ces maisons est M. H. B. Finch, de Grand-Forks, Dakota-nord, qui dirige un groupe similaire de comptoirs de fruits et d'épiceries en gros, dans les Dakotas. Cependant, leur principal représentant est M. DeCamp, qui est le gérant de la maison de Winnipeg, mais qui a la direction générale des affaires canadiennes. C'est la combinaison à laquelle vous avez fait allusion dans une de vos lettres précédentes, comme important une si grande quantité de fruits de l'état de Washington.

J'ai eu l'occasion, hier, d'avoir une entrevue avec M. DeCamp, dans l'intention de trouver par l'intermédiaire de cette association, un marché plus étendu pour les produits des vergers de Okanagan et de la Colombie-Anglaise. J'ai été réellement étonné de constater quelle grande quantité de fruits ils avaient fait venir de Washington sur les marchés de Winnipeg et de Brandon, surtout de petits fruits tels que les pruneaux, les prunes, les pêches et les cerises, etc., Winnipeg en a reçu plus de 150 wagons. Ils ont fait aussi un énorme trafic de pommes de Washington.

Tout en préférant que les personnes qui font le commerce des fruits dans notre nord-ouest canadien, soient des Canadiens, pourtant nous ne nous plaignons pas seulement que ce soient des Américains contre lesquels nous ayons à lutter dans cette concurrence commerciale. Voici quelle est la situation: ces grandes maisons opèrent sur une échelle immense et elles contrôlent sur une étendue considérable les grands centres producteurs de fruits dans les états de Washington et de l'Orégon. Cette année, dans le Washington et l'Orégon, il y a eu une récolte énorme et un marché assez restreint car le public n'était pas encore rétabli de la dépression financière qui s'est produite il y a deux ans aux Etats-Unis. Des conditions presque analogues existaient dans notre propre pays et les commerçants américains avaient naturellement décidé d'envoyer leur surplus sur les marchés canadiens et de se rendre maîtres de notre commerce. Il s'en est suivi naturellement que les producteurs canadiens ont été très vivement affectés et nous avons quelque motif de croire que le fruit américain n'est pas parvenu chez nous dans des conditions équitables sur notre propre marché.

Nous avons appris que parmi les causes qui sont à notre désavantage qui font qu'on n'achète pas des quantités énormes et croissantes de fruits de la Colombie-Anglaise, c'est que les boîtes américaines pèsent plus que les boîtes canadiennes, et que l'acheteur de pommes américaines reçoit davantage pour son argent. La moyenne des boîtes américaines pèsent de 51 à 53 livres, tandis que les boîtes de la Colombie-Anglaise ne pèsent que 45 livres. La loi canadienne prescrit que les dimensions de nos boîtes seront de 20 pouces par 10, sur 11, mesure intérieure, ou 2,200 pouces cubes. La boîte de Californie est exactement de la même forme, mais il existe une grande quantité de systèmes différents de colis dans les états de Washington et de l'Oregon, quelques-uns étant même plus petits que la boîte canadienne. Je crois qu'il serait bon qu'un règlement existât en vue de protéger notre propre industrie et prescrivant que le fruit américain sera envoyé sur nos marchés dans des colis conformes à la dimension des autres. Quoi qu'il en soit, je veux citer quelques faits qui permettront à la Chambre de voir que l'argument disant que le colis américain contient plus de fruits que notre colis, ne peut pas être soutenu. Peu de temps avant que je vienne assister à la session du Parlement, un wagon de pommes de Washington est arrivé dans notre région et j'ai envoyé un homme de confiance pour peser ces boîtes de pommes et me donner leur poids. Toute personne qui s'occupe de production de fruits sait naturellement que le poids d'une boîte de pomme est toujours variable par le fait qu'il y a des variétés qui pèsent plus lourd que d'autres et aussi que la méthode d'empaquetage et la force de la pomme produisent une différence dans le poids. J'ai fait peser ainsi environ neuf variétés de ces pommes américaines et on trouva que les boîtes américaines pesaient depuis 53 livres (le chiffre le plus haut) jusqu'à 43 livres; le plus grand nombre pesait 45, 46, 47, et 48 livres. D'après ces chiffres il n'est pas juste de dire que les boîtes américaines contiennent un poids plus fort de fruits que les boîtes canadiennes.

On donne aussi comme raison du succès que trouvent sur notre marché les pommes américaines, c'est que le système de faire les colis est préférable et que la qualité de la pomme est supérieure à celle du Canada.

Je pourrais donner à la Chambre une grande quantité de témoignages venant des marchands de l'Alberta, de la Saskatchewan et du Manitoba, démontrant que, à conditions égales de qualité et de préservation des maladies, ils préfèrent le fruit de la Colombie-Anglaise à celui qui est récolté dans les états de Washington et de l'Orégon. Je reconnais qu'il y a d'excellentes méthodes d'empaquetage employés par les producteurs et les marchands de fruits américains, mais en même temps il ne s'agit pas de la forme du colis ou de l'excellence de l'empaquetage, parce que l'empaquetage ne modifie pas la qualité ou n'affranchit pas les fruits des maladies, et si nous sommes tenus de donner aux consommateurs ce qu'il a le droit d'avoir, en fait de bon empaquetage et de bonne appa-

rence du colis, nous devons tenir aussi compte de la qualité et ne pas lui donner des fruits malades. C'est là que le producteur de la Colombie-Anglaise est placé dans une situation très désavantageuse. Nous avons étudié la question complètement et j'aimerais à citer l'opinion d'un de nos propres inspecteurs qui a été envoyé par le département de l'Agriculture de la Colombie-Anglaise dans le Nord-Ouest, pour faire un examen sérieux de la question. La lettre est écrite à notre chef inspecteur et il s'exprime ainsi:

Waneta, C.-A., 21 décembre 1906.

M. Thomas Cunningham,
Inspecteur provincial des maladies des fruits, Vancouver, C.-A.

Cher monsieur,—J'ai l'honneur de vous envoyer le rapport de ma récente visite dans l'Alberta. Il n'existe pas de loi provinciale prévoyant une inspection des fruits importés dans l'Alberta. La province est par conséquent devenue le dépotoir de tous les fruits malades qui viennent des Etats-Unis et des provinces de l'est du Canada.

Malheureusement la loi pour la marque des fruits est absolument lettre morte dans l'Alberta, l'inspecteur divisionnaire ne faisant aucun effort pour la mettre en pratique. Dans les entrepôts des marchands et dans les magasins de détail de toute la province, j'ai trouvé des milliers de boîtes de pommes, venant des Etats-Unis et de la Colombie-Anglaise qui n'ont pas été soumises aux prescriptions de la loi de la marque des fruits et qui étaient distribuées et vendues sans entrave.

On vend dans l'Alberta d'énormes quantités de pommes venant de l'est du Canada principalement de l'Ontario et aussi quelques-unes de la Nouvelle-Ecosse qui m'ont paru renfermer des fruits inférieurs et malades invendables dans l'est. Leur qualité ne répondait certainement pas à la marque; ils étaient pleins de vers atteints de tavelure de la pomme et dans beaucoup de cas attaqués par le kermès de San José. De grandes quantités de pommes importées des Etats-Unis étaient empaquetées d'une façon inférieure et ils étaient infestés de vers, de pyrale de la pomme, de tavelure, de pourriture et dans quelques cas du kermès de San José. Je dois dire que j'ai aussi trouvé une quantité considérable de pommes venant des Etats-Unis et qui étaient parfaitement empaquetées et placées entièrement à l'abri des maladies.

J'aimerais aussi à citer l'opinion d'un autre inspecteur qui s'est rendu dans les districts de Lethbridge et de McLeod où il a examiné avec grand soin la situation. Il déclare ce qui suit:

Lethbridge.—J'ai trouvé ici quelques pommes canadiennes de bonne qualité, bien enveloppées et bien placées, mais l'article américain domine dans quelques cas, l'empaquetage et la qualité du fruit américain étaient excellents, mais le fruit malade. Une boîte de pommes (Wolfe River) de belle apparence, bien enveloppée et bien marquée était placée en évidence dans les vitrines du magasin de l'Hudson Bay et les fruits étaient couverts de tavelures. Les autres pommes américaines et les poires étaient de qualités inférieures et dans un grand nombre de cas contenaient des larves de pyrale de la pomme et de la pourriture en abondance. L'inspecteur fédéral a visité cette localité mais n'a rien fait; il a seulement dit aux importateurs de mettre leur nom sur les boîtes avant de les laisser sortir de leur entrepôt.

Bien que je croie que nous apprenions assez vite à empaqueter nos fruits et qu'une grande quantité d'entre eux soient parfaitement empaquetés, pourtant nous avons encore malheureusement beaucoup à apprendre. Pourtant, nous avons raison de croire qu'une grande quantité de fruits des Etats-Unis est mauvaise, à la fois par suite des maladies et de la classification et en raison du nombre insuffisant des inspecteurs chargé d'appliquer la loi de la marque des fruits. Une grande quantité de fruits ont été vendus avec la marque n° 1 quant en réalité ils n'appartiennent pas à cette qualité et pourtant ces fruits américains entrent en concurrence avec les nôtres, sous le bénéfice de cette marque.

A ce propos, je puis ajouter que le directeur gérant de la ferme de Coldstream, à Vernon, établissement très important, a envoyé un homme très compétent dans l'Alberta pour avoir une idée juste et nette des conditions qui existent dans cette province et je voudrais donner lecture d'un extrait de sa lettre. Je dois dire qu'en tous points c'était un homme de confiance. Il écrit ce qui suit:

M. W. Crawley Ricardo,
Président de la Coldstream Valley Fruit Packing Co., Ltd., Vernon.

Cher monsieur,—J'ai l'honneur de vous informer que j'ai visité Calgary et Edmonton et que durant mon séjour dans ces deux villes, j'ai vu une grande quantité de fruits américains. Tous ces fruits m'ont paru être de la qualité qui mérite la marque n° 2 et dans certains cas je ne les aurais pas laissé quitter l'entrepôt à moins de leur imposer la marque n° 3, si nous faisions le commerce de cette qualité. Bien que les fruits soient petits et de forme irrégulière, la couleur était bonne et l'empaquetage excellent—en réalité en jetant un coup d'œil rapide sur une de ces boîtes de fruits on pouvait difficilement voir où commençait et où finissait une pomme, en outre je n'ai constaté dans aucun cas, soit par-dessus la boîte, soit dans le fond, qu'une pomme ait présenté des difformités ou des défauts et ce n'est qu'en changeant de place quelques-uns des fruits ou en en ôtant quelques-uns, qu'on pouvait s'apercevoir de quelques défauts. Relativement à la couleur, les Jonathan étaient pour la plupart excellentes, leur seul défaut étant leur petitesse. On me dit qu'on peut les acheter à Washington, Wenatchee ou Yakima à 60 ou 70 centins....

Cela ne donne qu'une faible idée de la situation, mais pour être parfaitement certain—parce qu'on a prétendu qu'il entre chez nous très peu de ces fruits et qu'en réalité nous n'avons à lutter qu'avec la première qualité—j'ai demandé au directeur gérant de la ferme de Coldstream, d'envoyer un de ses hommes les plus compétents à

l'exposition nationale de pommes à Spokane où les principaux marchands de fruits du pays exposent leurs produits et de voir ces producteurs comme s'il était à la recherche d'une terre, intéressé dans la mise en valeur de leurs vallées afin de savoir d'eux-mêmes quelle qualité de fruits ils envoient au Canada. Il procéda ainsi et voici quelles furent ses instructions:

M. Frank Rayburn,
Contremaître fruitier de la Coldstream Estate Co., Ltd.

Cher monsieur,—Je vous serai reconnaissant quand vous irez à Spokane, de me procurer des renseignements très précis sur la variété n° 1 vendue par les Américains.

Dans les lettres ci-incluses de M. Lanigan, assistant gérant du trafic-marchandises à Winnipeg, vous verrez que les marchands prétendant qu'ils peuvent obtenir la qualité n° 1 à 65 cents ou 75 cents par boîte, f.à b., Yakima. Je suis désireux d'obtenir les informations suivantes:

1. Pourquoi les Américains vendent-ils leurs qualités n° 1?
2. Où sont expédiées leurs qualités n° 1?
3. Quelle qualité de fruits envoient-ils dans les territoires; est-ce le surplus de leur récolte ou leur véritable qualité n° 1?

Quand vous vous procurerez ces renseignements, veuillez les obtenir des personnes les plus sérieuses que vous pourrez connaître.

La réponse que cet agent put obtenir c'est que les producteurs américains recevaient, non pas 65 ou 70 cents, mais bien $1.50 par caisse f.à b.; que cette qualité de fruit était expédié à Chicago, à New-York et en Europe et qu'ils n'expédiaient chez nous que le surplus de leur deuxième qualité. M. Ricardo m'écrivit la lettre suivante:

M. Burrell,
Grand-Forks (C.-A.)

Cher monsieur Burrell,—L'information suivante est celle que j'ai pu me procurer par l'intermédiaire de notre contremaître qui s'est rendu à l'exposition de Spokane; il est descendu à l'hôtel Spokane, le rendez-vous ordinaire des gens de Yakima, en se donnant comme étant à la recherche d'une propriété et il a pu obtenir des réponses à mes questions. Il leur a dit qu'il avait parcouru les territoires du Nord-Ouest et qu'il avait vu leurs fruits, ils furent très affirmatifs dans leur réponse à savoir que c'était le surplus de leur 2e qualité.

Votre dévoué,
W. CRAWLEY RICARDO.

Je dois dire que tous ces renseignements peuvent être vérifiés d'autres sources. On me permettra de citer un extrait d'un journal publié dans la ville de Kelwona (C.-A.) relativement à une conférence entre les administrateurs de chemins de fer et les arboriculteurs, sur la question des débouchés et des frais de transport. M. Lanigan, de Winnipeg, directeur du service des marchandises sur le Pacifique-Canadien, en réponse à diverses questions relatives à l'état du marché, et aux circonstances s'opposant au développement des exportations de fruits de la Colombie-Anglaise s'est exprimé en ces termes:

Au début, je pensais que c'était l'effet de la concurrence des arboriculteurs de l'Ontario; mais bientôt je constatai que les exportations de fruits de l'Ontario sur le marché de Winnipeg étaient de fort peu d'importance. Je pensai ensuite que c'était l'effet des prix trop élevés qu'on demandait des fruits de la Colombie-Anglaise. Mais finalement, je me persuadai qu'aucune de ces circonstances ne fournissait la véritable explication. La concurrence sérieuse à Winnipeg provenait des fruits de l'état de Washington, et non pas des fruits expédiés de l'Ontario; c'était les exportateurs des Etats-Unis qui s'emparaient du marché au détriment de nos producteurs; non pas que leurs fruits fussent de meilleure qualité, mais parce que les arboriculteurs des vallées de la Yakima, et de la Wenatchee, déversaient leurs fruits sur notre marché à des prix par trop tentants pour les marchands. Ainsi donc, un abaissement du tarif des transports n'aurait pas l'effet de les aider, car les compagnies de chemins de fer des Etats-Unis abaisseraient aussitôt le leur. Nos producteurs jouissent déjà d'un tarif moins élevé des transports et d'un droit protecteur de 10 p. 100. Cet avantage, toutefois, est plus que contrebalancé en ce qui regarde le producteur canadien, par les formalités que lui impose la loi. Il est tenu de paqueter et de classer ses fruits d'une certaine manière; et la loi pour le marquage des fruits, adoptée au début dans le but de protéger les producteurs de l'Ontario, qui ne sont pas en butte à la concurrence des producteurs des Etats-Unis, n'est pas applicable dans le cas de fruits des Etats-Unis, arrivant ici en colis fermés. M. Lanigan a donné lecture d'une lettre d'avocat à l'appui de cette interprétation de la loi.

Tel est en raccourci le factum que je voulais soumettre au ministre. Je suis convaincu qu'il désire développer cette belle insdustrie et travailler dans l'intérêt des arboriculteurs sur tous les points du pays. Nous nous sommes si vivement rendus compte de cette attitude, que des pétitions et des requêtes ont été transmises de la part de la chambre de commerce d'Okanagan, proposant des modifications à la loi sur le marquage des fruits. Qu'on me permettre de lire le texte d'une de ces pétitions de la chambre de commerce d'Okanagan:

Considérant qu'il est de l'intérêt du consommateur et de l'arboriculteur canadien à la concurrence, que l'arboriculteur fruitier des Etats-Unis classe et marque ses fruits en conformité des dispositions de la loi canadienne sur le marquage des fruits;

Et considérant l'opinion admise que la loi actuelle n'est pas applicable aux importations de fruits:

Arrêté: La chambre de commerce soumet au gouvernement fédéral qu'il est opportun de modifier la loi de manière à ce qu'elle soit applicable aux importations de fruits des Etats-Unis.

En terminant, je tiens à dire ceci: qu'il y ait lieu ou non de modifier la loi de manière à la rendre applicable à nos concurrents des Etats-Uuis qui devront désormais en observer les dispositions, que cette mo-

dification soit nécessaire ou non, il est indispensable que nous ayons un personnel plus nombreux d'inspecteurs en vue d'assurer la classification et le paquetage des fruits dans de bonnes conditions partout où se produit la concurrence des fruits expédiés des Etats-Unis. La situation est celle-ci: nous avons un inspecteur pour le Manitoba tout entier, et un autre pour la Saskatchewan et l'Alberta; soit en tout deux inspecteurs pour ces grandes provinces et un troisième dans la Colombie-Anglaise. Pour qu'on se rende bien compte de l'insuffisance de ce personnel, je vais m'arrêter un instant à considérer le cas de la Colombie-Anglaise. Il arrive constamment dans cette province des fruits expédiés des Etats-Unis; et, par suite de la nature des lieux et de la pénétration du pays par des embranchements du chemin de fer Great Northern, les fruits à provenance des Etats-Unis atteignent parfois notre marché grevés de moins de frais de transport que les fruits récoltés dans la province même. Bien entendu, un inspecteur ne saurait songer à examiner même la cinquantième partie des envois de fruits qui nous arrivent du seul grand état de Washington. Il m'est arrivé à moi-même d'observer envoi sur envoi de fruits importés en pleine violation de notre loi sur le marquage des fruits: colis ne portant aucune indication, ni le nom du fruit, ni celui du lieu de production, paquetage très souvent fait sans soin. Cependant, ces fruits se vendaient ouvertement, sans restriction, tandis que nous étions, nous du pays, tenus de nous conformer aux dispositions de la loi.

L'inspecteur nommé pour la Colombie-Anglaise, lorsqu'on lui a fait des représentations à cet égard, a répondu qu'il est loisible à chacun d'exiger l'application de la loi. C'est très vrai en théorie, mais en pratique ça ne se fait pas. Dans un groupe à population restreinte, personne ne voudra assumer le rôle de délateur à l'égard de gens du même village, avec qui il est peut-être constamment en relations. Ça ne se fait pas. Il est donc manifeste qu'un seul inspecteur ne saurait suffire à la surveillance de tous les envois de fruits qui se font sur un pays comme la Colombie-Anglaise. Notre province souffre beaucoup d'un tel état de choses. Nous avions conçu l'espoir de voir résoudre cette difficulté. Notre propre conseil provincial d'arboriculture avait offert au ministre, en vue de l'inspection des fruits, les services gratuits de nos inspecteurs chargés de combattre les maladies et parasites. Le ministre, pour plus de régularité sans doute, n'a pas cru devoir agréer cette proposition, et les choses en sont restées là. On ne saurait compter qu'un inspecteur suffise à faire cette besogne pour la Colombie-Anglaise toute entière. On peut dire la même chose en ce qui regarde l'Alberta et le Saskatchewan: deux inspecteurs se sauraient faire plus que de prélever de temps à autres des échantillons sur un ou deux envois, et encore dans une mesure très restreinte. Je sais par expérience ce que comporte l'inspection d'un envoi considérable de fruits, d'un plein wagon, par exemple. Si le travail est exécuté avec le moindrement de soin, en vue de s'assurer que l'envoi tout entier est conforme aux dispositions de l'acte, il faut beaucoup de temps. Or, il se trouve parfois que 150 wagons arrivent à Winnipeg des Etats-Unis seulement, et qu'au même moment d'énormes quantités arrivent à Calgary, Regina, Portage-la-Prairie et autres lieux; dans ces conditions, on conçoit facilement que deux inspecteurs ne puissent couvrir tout ce territoire; et apparemment, ils s'en rapportent aux marchands eux-mêmes pour le marquage des fruits en conformité des règlements. Le marchand, le marchand américain surtout, est, dans ces conditions, fortement exposé à classer comme étant de la première qualité tous les fruits, même ceux qui ne répondent pas à cette désignation, se fiant qu'on ne s'apercevra pas des infractions, puisque les fruits vont être distribués sur un immense territoire. Les deux inspecteurs ont à examiner non seulement les envois à provenance des Etats-Unis, mais ceux à provenance de la Colombie-Anglaise, afin de s'assurer que nous observons la loi et que le consommateur de l'Ouest obtient ce à quoi il a droit: des fruits de première qualité, dans toute l'étendue du pays. Ils ont aussi à inspecter les nombreux envois de fruits qui viennent de l'Ontario.

Sans doute, il se trouve dans cette province des arboriculteurs entreprenants qui expédient des fruits d'excellente qualité et en font la classification exacte; mais, les représentants de l'Ontario ne se formaliseront pas, j'espère, si je leur dis que nombre d'expéditeurs de leur province ne cessent d'envoyer des fruits de qualité très inférieure, et qui ne sont pas classés en conformité des dispositions de la loi. Il est parfaitement impossible à deux inspecteurs d'effectuer l'examen de cette immense quantité de fruits répartie sur un territoire tellement étendu.

Je suis convaincu que le ministre va s'occuper sérieusement des représentations que l'on fait touchant la modification de l'acte et son interprétation. En ce qui regarde l'inspection, nous demandons au Gouvernement, maintenant que le commerce des fruits a acquis un tel développement, de nommer au moins deux inspecteurs pour le Manitoba, un pour l'Alberta, un pour la Saskatchewan, et deux nouveaux inspecteurs pour la Colombie-Anglaise, soit en tout sept inspecteurs. Il serait opportun de nommer un de ces fonctionnaires inspecteur en chef de la division de l'Ouest, et que cet inspecteur en chef fût domicilié

dans la Colombie-Anglaise; car la concurrence la plus vive dont nous, arboriculteurs, nous ayons à souffrir dans le Nord-Ouest, c'est celle des envois en boîtes de la Californie, de Washington et de l'Orégon; et un inspecteur de la Colombie-Anglaise, parfaitement au fait de notre mode d'inspection et de paquetage en boîte serait mieux en mesure de faire l'inspection des colis de même nature à provenance des Etats-Unis.

Nous avons dans la Colombie-Anglaise 75,000 acres en vergers, dont la valeur est d'au moins $15,000,000. Je n'hésite pas à prédire que dans dix ans d'ici cette grande industrie sera estimée pour le moins à $100,000,000; elle se développe avec une rapidité qui n'a pas de parallèle dans aucune autre partie du Canada. Nous demandons et nous obtenons l'envoi des colons de la meilleure classe à provenance de l'Est du Canada et de la Grande-Bretagne; et nombre de nos bons amis de la région des prairies viennent se fixer dans notre province pour s'y adonner à l'arboriculture. Une fois sur les lieux, ces nouveaux colons constatent, comme ont dû le constater leurs devanciers depuis nombre d'années engagés dans cette industrie, que, pour arriver à jouir du fruit de ses efforts et obtenir un rendement de ses capitaux, il faut non seulement travailler avec intelligence, se montrer persévérant, mais pouvoir attendre de longues années.

Une industrie qui exige de telles conditions pour son succès mérite d'être traitée avec beaucoup d'égards par le Gouvernement. Il nous faut surmonter de nombreuses difficultés, et nous nous efforçons de le faire; mais on ne devrait pas exiger de nous de lutter contre des obstacles qu'il serait facile de faire disparaître en agréant à nos justes demandes. Tout obstacle à l'écoulement de nos produits aura simplement l'effet d'entraver le progrès de cette industrie, ainsi que celui de la colonisation de nos terres de la Colombie-Anglaise dans les meilleures conditions de succès. Nous condamnons comme désastreuse pour notre industrie toute concurrence de cette nature, car j'ai prouvé que cette concurrence est absolument injuste pour nous qui travaillons à asseoir sur une base solide cette industrie de l'arboriculture fruitière de la Colombie-Anglaise. Je souhaite sincèrement que le ministre accède à nos demandes très raisonnables. Elles ne sont pas faites dans un esprit de partisannerie politique, mais avec le seul désir de développer ce qu'on peut vraiment désigner aujourd'hui une industrie nationale; et j'ai confiance que le ministre se rendra compte qu'en agréant nos vœux il ne fait que se conformer aux propositions présentées lors du congrès des arboriculteurs du Dominion il y a quatre ans.

M. J. E. ARMSTRONG (Lambton-est): J'approuve l'attitude prise par l'honorable député d'Yale-et-Caribou (M. Burrell), et la Chambre l'approuve également, j'en suis sûr; je signale au ministre l'opportunité de nommer plus d'inspecteurs dans l'est aussi bien que dans l'ouest. Nous reconnaissons la rapidité avec laquelle l'arboriculture fruitière s'est développée dans la Colombie-Anglaise, ces années dernières. En 1894, cette province ne renfermait que 13,000 acres en vergers, tandis qu'aujourd'hui elle en renferme plus de 100,000; et des arbres fruitiers y ont été plantés en 1907 et 1908 au taux d'un million par année. Mais il ne faut pas perdre de vue que sur les 21,000,000 d'arbres fruitiers que le Canada possédait en 1906, la province d'Ontario en avait pour son compte 14,000,000, soit les deux tiers de l'ensemble. En vue de bien frapper la Chambre de l'importance du sujet, je me permettrai de citer quelques statistiques fournies par le gouvernement provincial de l'Ontario relativement à l'état de l'arboriculture fruitière dans cette province. En 1904, il a été produit 55,000,000 de boisseaux de pommes dans l'Ontario; à trois boisseaux du baril, ce serait à peu près 18,000,000 de barils. L'année dernière, d'après la même source, il en aurait été produit seulement 13,000,000 de barils. Toutefois, ce que j'en dis, c'est simplement pour faire observer au ministre que de toute la quantité de fruit mise en colis, l'année dernière, pour la vente, soit à peu près 5,000,000, il n'en a été inspecté que 43,000, et en 1906, 11,000 seulement.

Je sais que le nombre des inspecteurs a été augmenté de quatre; mais cette augmentation est pour le Dominion tout entier. Je me suis rendu au bureau de M. McNeill, chef de la section des fruits au département l'Agriculture, et je vais faire part à la Chambre de certains des renseignements que j'en ai obtenus. Dans la Colombie-Anglaise, comme l'a déclaré l'honorable député d'Yale-et-Caribou (M. Burrell), il n'a été nommé qu'un inspecteur par le gouvernement fédéral, tandis que la province en a nommé vingt-six pour surveiller l'importation des fruits à provenance des Etats-Unis. Il a été nommé un inspecteur pour l'Alberta et le Saskatchewan, et un autre pour le Manitoba. Dans l'Ontario, chaque inspecteur a son district. M. McNeill a tracé sur la carte les limites de ces divers districts. Le district de Huron, par exemple, comprend partie de Lambton, partie de Middlesex, de Huron et de Bruce; les ports importants de Goderich et de Sarnia s'y trouvent compris, ainsi que probablement cent autres localités. Inutile d'en dire davantage pour faire comprendre l'impossibilité pour un seul inspecteur de surveiller le commerce des fruits dans un territoire aussi étendu. Le ministre se rendra compte, j'en suis convaincu, qu'en vue de la bonne exécution de ce travail, il y a lieu de nommer un inspecteur qui, durant les mois de l'au-

tomme, puisse consacrer tout son temps à surveiller les exportation de fruits de Sarnia, ainsi qu'un autre pour Goderich, cela indépendamment des mesures à prendre pour la bonne inspection du commerce des fruits dans le reste du district. L'inspecteur pour ce district de Huron est M. Bryan. Puis nous avons M. Furmigan, chargé de l'inspection dans les comté d'Essex, de Kent, d'Elgin, de Norfolk, de Haliman, dans l'ensemble la zone fruitière la plus productive du pays. Et pourtant, il n'a été nommé qu'un inspecteur pour tout ce district étendu. Le ministre se rendra compte, j'espère, qu'un homme seul ne saurait venir à bout de l'inspection, même d'une partie d'un tel district. Il est un autre inspecteur qui a son bureau principal à Toronto. La ville de Toronto par elle-même doit pouvoir occuper un inspecteur; mais cet inspecteur est chargé de la surveillance dans les comtés de Welland, Lincoln, Wentworth, Brant, Peel, Halton et plusieurs autres. Je pourrais repasser la liste de ceux qui sont chargés de l'inspection dans divers districts de l'Ontario, et montrer qu'il leur est parfaitement impossible d'accomplir leur tâche même dans une petite partie de leurs districts durant le temps à leur disposition à l'automne. Lorsque le ministre envisagera cette question au point de vue pratique, je me flatte qu'il jugera nécessaire de grandement augmenter le nombre des inspecteurs dans ces districts. On devrait pouvoir charger ces inspecteurs, non seulement de l'inspection des fruits, mais de la diffusion de renseignements ou de conseils à l'usage des expéditeurs, en vue d'assurer l'expédition de fruits de meilleure qualité. Je vais lire un extrait d'une lettre que j'ai reçue entre bien d'autres, de la part d'expéditeurs en vue sur divers points du pays. Le ministre a dû recevoir nombre de communications de cette nature de la part d'expéditeurs importants de l'Ontario et d'ailleurs, insistant pour que le nombre des inspecteurs soit augmenté. L'auteur de cette lettre représente une des associations les plus importantes d'arboriculteurs fruitiers de l'ouest d'Ontario:

L'hiver dernier, j'ai visité les marchés du Nord-Ouest, tels que Winnipeg, Brandon, Regina et Calgary. J'y ai vu des grandes quantités de fruits marqués n° 1, que nous n'aurions pas voulu désigner n° 2; la plus grande partie même ne valait pas mieux que ce que nous enverrions à l'évaporateur. Je ne pense pas avoir vu un seul baril paqueté comme nous le ferions, ou portant à bon droit la désignation n° 1. Il est facile de se rendre compte que ce mode de paquetage ruine le marché pour ceux qui font le travail en règle, puisque l'effet est de mettre les acheteurs en défiance contre tous les paqueteurs de pommes de l'Ontario. J'ai causé de l'affaire avec presque tous les expéditeurs connus de fruits et les associations coopératives de l'Ontario, et je vois que tous pour bien dire condamnent le mode actuel d'inspection effectué sous l'empire de l'acte et demandent la nomination de paqueteurs locaux qui seront responsables envers le Gouvernement de la réputation du district à eux assigné.

Puis elle signale à l'attention d'autres sujets se rattachant à l'expédition des fruits. Mais c'est du sujet actuellement en délibération que le ministre, je l'espère, va s'occuper incontinent. Les lettres qui me sont adressées font voir qu'une forte partie des fruits expédiés vers les provinces de l'Ouest, sont paquetés d'une manière très négligentes, et que les inspecteurs ne sont pas à même de parcourir une partie notable de leurs divers districts. Qu'on songe au commerce d'exportation, comprenant à peu près 1,200,000 barils, dont une petite proportion est examinée au port de Montréal, et, en outre, au nombre énorme de barils paquetés dans les divers districts du Nord-Ouest; et on se rendra compte qu'il est injuste envers les expéditeurs honnêtes, ceux qui ont une réputation à conserver, qui travaillent depuis nombre d'année à développer leur commerce, que de les placer dans une situation où ils se trouvent par suite de cette mesure insuffisante d'inspection. Ces inspecteurs constatent que des expéditeurs sans réputation, de petits expéditeurs expédiant des wagons complets, envoient leurs marchandises sur ces divers marchés en concurrence avec les marchandises honnêtement paquetées. Ils nous faut prendre l'un ou l'autre parti: ou bien augmenter le nombre des inspecteurs et obliger la masse des expéditeurs à observer les dispositions de la loi sur le marquage des fruits, ou bien renoncer complètement à appliquer la loi, et laisser les choses retomber dans l'état où elles étaient auparavant. Mais si vous accordez une prime à la négligence, soyez sûrs qu'il se trouvera un grand nombre de ces expéditeurs pour profiter de la circonstance et expédier leurs fruits sous le couvert de la loi.

Le ministre va répondre sans doute, qu'il a relevé le chiffre de l'amende pour la violation de l'acte sur le marquage des fruits. C'est déjà quelque chose. Mais le ministre comprendra que les expéditeurs qui n'ont pas de réputation à sauvegarder, dont la renommée ne souffre pas de l'imposition d'une amende, paieront simplement cette amende, quittes à recommencer leur fraude s'ils y trouvent leur profit. Sur vingt et un inspecteurs nommés pour tout le Canada, il s'en trouve dix dont le travail se fait presque entièrement dans des villes: cinq dans les villes de Montréal et de Québec, un à Port-Arthur et Fort-Wiliam, un à Vancouver, un à Halifax et un à Saint-Jean.

Je me flatte d'en avoir dit assez pour convaincre le ministre de la nécessité de mettre cette question à l'étude; J'ai confiance qu'il va juger opportun de nommer sur-le-champ de nouveaux inspecteurs, non seulement dans les provinces de l'Ouest, mais dans celles de l'Est, en vue d'obliger les expéditeurs de fruits à observer les prescriptions de la loi sur le marquage des fruits. S'il ne le fait pas, il peut être sûr que l'effet sera nuisible à l'expéditeur honnête désireux de se créer une réputation, tandis qu'au contraire l'expéditeur négligent va se trouver favorisé puisque le sentiment de confiance publique résultant des pratiques suivies par l'expéditeur honnête lui profite.

Inutile de parler des exportations sur l'Europe. Le ministre sait que le nombre d'envois qui y ont été faits l'année dernière n'étaient pas à la hauteur des exigences de la loi. Son propre rapport constate que plusieurs de ces envois étaient très inférieurs à ce qu'ils auraient dû être. Même un de ses surintendants divisionnaires déclare que la qualité des fruits était inférieure à la qualité moyenne des années précédentes. Ce surintendant publie également nombre de lettres envoyées de diverses parties de l'Angleterre dans lesquelles il est dit que les fruits expédiés là-bas n'étaient pas de la qualité réglementaire, et si nous ne pouvons obtenir l'observance plus rigoureuse de la loi, ne comptons pas nous maintenir au rang que nous occupons dans le marché.

L'hon. SYDNEY FISHER (ministre de l'Agriculture) : Je sais gré aux deux honorables députés qui viennent d'adresser la parole de leurs excellentes intentions. Je reconnais que leurs critiques, faites en toute sincérité, n'avaient pas d'autre objet que d'assurer le développement du commerce très important des fruits dans notre Canada. Je ne me propose pas de relever les légères critiques qu'on a dirigées contre la manière dont nous appliquons la loi sur le marquage des fruits. Cette loi et la manière dont nous l'appliquons ne sont probablement pas parfaites ; toute critique, tout conseil à ce sujet seront acceptés avec plaisir. Je dois, cependant, faire observer,—et j'espère que la Chambre me pardonnera de m'arrêter sur cet aspect de la question, vu que nombre des membres actuels de la députation ne siégeaient pas ici lors de la délibération du projet de loi,—je dois faire observer que la loi sur le marquage des fruits ne vise pas à l'inspection complète de notre commerce des fruits. Cette loi définit certaines classes, exige le marquage de certaines indications sur les colis fermés, et prescrit que tout le contenu du colis doit correspondre à ce qui paraît au dehors. Elle pose les règles que doit observer tout paqueteur de fruits ; et tout paqueteur de fruits doit se conformer à la lettre aux dispositions de cette loi, sinon, il s'expose à payer. Aux termes de cette loi, il est loisible à chacun de se plaindre du paquetage des colis, il est loisible notamment à tout acheteur de fruits de s'assurer qu'il obtient exactement ce qu'il a demandé, en conformité des prescriptions de la loi. Dans le cours du débat qui a eu lieu lors de la délibération de ce projet de loi, il a été nettement déclaré que le département ne se prévaudrait aucunement de l'acte pour assurer l'inspection complète de notre commerce de fruits. Et la raison qui a été donnée à la Chambre c'est que pour atteindre ce but, il faudrait une armée d'inspecteurs, une armée d'experts, et d'experts qu'il ne serait possible d'employer que durant une petite partie de l'année. On a fait observer alors qu'il serait impossible,—j'emploie ce mot en connaissance de cause,—qu'il serait impossible de s'assurer les services d'un grand nombre d'inspecteurs durant la courte période où se fait l'expédition de la plus grande partie des fruits, pour ensuite se dispenser de leurs services une fois cette période passée. Il serait impossible de recruter dans ces conditions un nombre suffisant d'inspecteurs qualifiés pour la besogne.

M. ARMSTRONG: Ne serait-il pas possible de s'assurer les services d'hommes comme ceux qu'emploient les diverses compagnies pour la surveillance de leurs paqueteurs? Elles engagent des employés capables pour deux ou trois mois, moyennant une rémunération de $75 par mois. Le ministre ne pourrait-il pas trouver des employés de cette catégorie, parfaitement au courant des méthodes de paquetage des fruits, qui se chargeraient d'un certain district, moyennant des appointements, disons, de $100 par mois, pour deux mois?

L'hon. M. FISHER: Ils ne pourraient faire convenablement l'inspection de tous les envois. Il est une autre circonstance qui rend impossible l'inspection de tous les envois de fruits. Une telle inspection gênerait le commerce, le transport des fruits, à tel point que le commerce ne pourrait le supporter. Je ne veux pas dire que le commerce ne s'y soumettrait pas, mais il ne pourrait le supporter. Notez que dans le cours d'à peu près deux mois, saison moyenne, il passe par le port de Montréal entre un demi-million et deux millions de barils de pommes; de telle sorte qu'il serait impossible de faire l'inspection même de barils spécimens choisis dans tous les divers envois, pendant le chargement, ou de retarder l'expédition de ces envois jusqu'à ce que l'inspection en ait été faite, sans sérieusement entraver le transport de ces fruits à destination. Il est d'autres centres où il serait presque aussi difficile

d'opérer cette inspection, mais Montréal est le plus important. Il existe donc, dans la pratique, des obstacles à l'adoption de l'idée de l'inspection complète de tous nos fruits. Il est une autre objection qui consiste dans la difficulté qu'il y aurait de se procurer des inspecteurs compétents pour cette fin. En réponse à la proposition de l'honorable représentant de Lambton (M. Armstrong), je dirai que tous les marchands qui font l'empaquetage de fruits, qui achètent la récolte de vergers, et se chargent de faire la cueillette et le paquetage des pommes, me disent que c'est avec la plus grande difficulté qu'ils trouvent des hommes compétents pour faire la besogne. La seule excuse qu'ils nous donnent du mauvais paquetage des fruits, c'est la difficulté de trouver des employés comme ceux dont parle l'honorable député. S'il me fallait engager de 200 à 300 de ces hommes pour deux ou trois mois de l'année, je ne réussirais pas à en trouver ayant la compétence voulue. Lorsqu'il s'agit de juger de la qualité et de la nature des fruits il faut des hommes parfaitement qualifiés pour la besogne, car il peut résulter des procès des mesures que ces hommes prendraient à l'encontre d'expéditeurs, et si nos inspecteurs n'étaient pas tout à fait compétents, certains expéditeurs souffriraient un préjudice. Aussi, je le répète, lors de l'adoption de l'acte, il a été déclaré en toutes lettres, que nous ne nous proposions pas de faire l'inspection complète des envois de fruits.

Mais alors, pourquoi faire l'inspection? En premier lieu, la loi visait surtout le commerce d'exportation. Notre réputation sur le marché anglais auquel presque toutes nos pommes étaient expédiées, était devenue très mauvaise. On nous reprochait d'y envoyer des barils dont les rangs extérieurs avaient bonne apparence, mais remplis de mauvais fruits à l'intérieur. On nous reprochait également d'y envoyer des colis portant certaines marques de nature à faire croire que le contenu était de la meilleure qualité, tandis qu'au contraire il était très médiocre. On nous reprochait également d'y envoyer des fruits portant une certaine indication de variété qui ne répondait pas à la réalité des choses. Dans ces circonstances, la réputation de nos fruits canadiens était devenue tellement mauvaise sur le marché anglais, qu'il fallut faire quelque chose. C'est donc particulièrement en vue de protéger notre commerce d'exportation, que notre Parlement a pris sur lui d'adopter cette mesure. La loi a été formulée particulièrement dans ce but; et c'est accessoirement, tout en surveillant le commerce d'exportation que les inspecteurs ont pu dans une certaine mesure, mais dans une mesure moindre tout de même, exercer une surveillance sur le commerce local. Il fut convenu que toutes les fois que les inspecteurs seraient à même d'exercer cette surveillance, ils seraient libres de le faire, de manière à protéger les consommateurs canadiens, tout en empêchant les abus dans le commerce d'exportation. Mais il y a lieu de noter cette différence entre le commerce d'exportation et le commerce local. Celui qui achète de nos marchandises dans un pays étranger, ne peut que très difficilement tenir le marchand canadien responsable de la qualité de la marchandise; tandis que l'acheteur canadien peut facilement poursuivre son fournisseur. Dans l'Ontario, que ce soit à Toronto ou dans un des centres moins importants, la personne qui achète un baril de pommes et trouve qu'il ne répond pas à ce qu'on lui avait garanti est toujours à même de citer en justice le marchand éloigné généralement de quelques milles, tout au plus 100 milles; tandis que l'acheteur sur le marché étranger ne saurait et de fait ne tentera pas d'inquiéter l'expéditeur canadien. D'autre part, tout le commerce du Canada va souffrir un préjudice, en raison de la mauvaise réputation que va lui faire cet envoi défectueux. Ainsi, en vue de sauvegarder notre réputation sur les marchés étrangers, il est nécessaire d'avoir cette inspection de notre commerce d'exportation.

Depuis que cette loi a été décrétée, certaines circonstances m'ont été signalées qui m'ont engagé à faire une application un peu plus étendue de la mesure. Il s'est développé un commerce important entre les prairies de l'Ouest, Ontario d'une part, et la Colombie-Anglaise de l'autre. C'est un commerce dans lequel les intérêts de l'acheteur ont besoin d'être protégés presque au même titre que dans le commerce d'exportation; et nous avons jugé dès lors de notre devoir d'aider quelque peu à les sauvegarder. Nous avons commencé par nommer un inspecteur à Winnipeg, et plus tard à Calgary, dont la mission est de protéger les acheteurs sur ces marchés contre la vente de fruits de qualité inférieure. Ce qui nous a engagé particulièrement à prendre des mesures à cet égard, c'est qu'on nous a dit que, par suite de la surveillance que nous exercions sur le commerce d'exportation, les marchands de l'Ontario et de la Colombie-Anglaise avaient pris l'habitude d'expédier sur ces marchés très rémunérateurs de l'Ouest, les fruits qu'ils n'osaient plus exporter, par crainte de l'inspection. Nous avons donc résolu de nommer un inspecteur à Winnipeg et un autre à Calgary pour cet objet. Nous avons dans la Colombie-Anglaise un inspecteur préposé à la surveillance du commerce d'exportation de cette province, et des fonctionnaires dans les Provinces maritimes, dans Québec et dans l'Ontario, chargés de surveiller le commerce d'exportation, qui est particulièrement actif dans ces provinces. Il m'a paru opportun de donner des explications, à cause surtout de la nature des plaintes formulées par les honorables députés préopinants, lesquelles sont de nature à faire croire aux

personnes peu au fait de la question que la loi sur le marquage des fruits visait l'inspection générale du commerce des fruits, tandis qu'ouvertement le contraire avait été déclaré, et que jamais le département ne s'est chargé, ni n'a été chargé, de cette besogne.

Ceci expliqué, je me permettrai de dire un mot ou deux à l'égard de ce que nous faisons. L'honorable député a parlé du grand nombre de colis de fruits qui s'expédiait. Les chiffres qu'il a donnés sont exacts, sans doute. Effectivement, les chiffres que j'ai en main indiquent qu'il a été inspecté dans le cours de l'année dernière par tous les inspecteurs un peu plus de 41,000 colis, soit à peu près en chiffres ronds, 2,000 colis par inspecteur. Cette inspection se poursuit durant à peu près trois mois, et ensuite nous retenons les services des inspecteurs, sauf les temporaires, trois autres mois. Durant cette dernière période, ils sont loin de faire autant de besogne que durant les trois mois où le paquetage des fruits se poursuit activement. Ce nombre de 41,000 colis inspectés, représente des envois formant un total de 700,000 colis; on peut donc dire que notre personnel d'inspecteurs a soumis à l'inspection des envois comprenant en tout 700,000 colis.

En conséquence il nous a fallu intenter un grand nombre de poursuites, et cette année j'ai insisté pour obtenir jugement sur ces poursuites, si ce n'est dans les cas où il s'agissait d'une première infraction, ou encore où il y avait des circonstances atténuantes. Toujours, dans l'application du présent acte j'ai agi dans la supposition que les expéditeurs étaient désireux d'observer les dispositions de la loi, et que toute violation était le résultat de l'ignorance ou de la négligence. Aussi, s'il s'agissait d'une première infraction, nous avons généralement discontinué les poursuites, nous bornant à mettre l'expéditeur sur ses gardes, à lui signaler les exigences de la loi et à insister pour qu'il s'y conformât. L'honorable député demande la nomination de plus d'inspecteurs. C'est à quoi se résume, je pense, sa demande pour le moment. Je le ferai volontiers, le temps est peut-être venu où les circonstances l'exigent. L'année dernière, je l'ai fait dans une certaine mesure. J'ai nommé trois inspecteurs de plus dans l'Ontario en conséquence des représentations qui m'avaient été faites.

M. BLAIN: Auriez-vous l'obligeance de les nommer?

L'hon. M. FISHER: M. Furminger, M. Bryan, M. Smith, et M. Moose. Mais l'un de ceux-ci n'a fait que remplacer un inspecteur décédé. Je l'ai fait en partie parce qu'on m'a représenté, à bon droit, qu'il se faisait une exportation considérable de fruits de l'ouest d'Ontario vers les Etats-Unis, surtout à Niagara. Nous nous sommes efforcés de surveiller le commerce d'exportation des fruits qui se fait sur beaucoup de points du pays, en partie sur les chemins de fer convergeant sur Montréal, mais surtout dans le port de Montréal, qui est le grand port d'expédition de tous les envois de fruits à provenance de l'Ontario et de Québec. Nous avons eu aussi beaucoup de travail de cette nature à faire à Halifax, Saint-Jean et autres centres des Provinces maritimes, sièges d'un commerce d'exportation. Outre l'inspection aux ports, travail que le département peut exercer le plus commodément, nous avons eu plusieurs employés chargés de parcourir l'Ontario, de découvrir les envois de fruits en tout endroit où il s'en trouverait; et ce qui nous a engagés à en agir ainsi, c'est que la loi étant ce qu'elle est, tout individu qui expédie des pommes s'expose à l'attaque, et nous tenons à l'attaquer sans crier gare, sans l'avertir de ce qui va lui arriver. Dans ce but, j'ai dépêché des inspecteurs, qui ont parcouru surtout l'Ontario et les Provinces maritimes, ainsi qu'un inspecteur de la Colombie-Anglaise, dans le but de surprendre les gens. Une telle mesure est de nature à tenir l'expéditeur en éveil; il sait qu'il n'est jamais en sûreté; qu'à tout instant on peut le surprendre, et que s'il est surpris il sera poursuivi et condamné à l'amende.

La loi n'avait pas pour objet de nous faire faire l'inspection générale des fruits; personne ne le désirait; mais elle pose certaines règles pour la gouverne, non seulement de nos inspecteurs, mais des acheteurs à l'étranger. Ceux-ci sont mis à même de se protéger, et l'expéditeur sait ce qu'il a à faire, non seulement en vue de se conformer à la loi, mais en vue de maintenir la réputation du commerce des fruits du Canada, et la sienne. Telle est la fin de l'acte. Je serais très chagrin d'avoir à renoncer à en faire l'application. Il y aurait lieu peut-être d'en exiger plus rigoureusement l'observance; mais cela voudrait dire une plus forte dépense, la nomination d'un plus grand nombre d'inspecteurs; et à cet égard je rappellerai à certains honorables membres de la députation que, lors de la délibération du projet de loi, on prétendit que la mesure ne pouvait avoir d'autre objet que de créer des emplois pour les amis du ministère. J'expliquai que je ne nommerais d'inspecteurs que dans les cas d'absolue nécessité et que je ne nommerais que des gens compétents. Depuis que la loi a été décrétée, on n'a jamais trouvé à redire à la compétence et à la manière de faire d'aucun de ceux qui ont été nommés sous l'empire de l'acte.

Le seul reproche qu'on m'ait fait a été de n'avoir pas nommé un assez grand nombre de ces inspecteurs.

Je puis dire que nous avons reçu des témoignages de l'étranger sur l'excellence de cette loi. Je ne reviendrai pas sur les félicitations que la première loi nous avait

values en Angleterre, ni je ne répéterai ce qu'en ont dit nos rivaux des Etats-Unis, mais je dirai qu'à l'heure présente, dans nombre d'états de l'Union, les fructiculteurs demandent une loi d'inspection dans le genre de la nôtre; les associations de fructiculteurs et l'union pomologique américaine de tous les états de l'Union ont pétitionné le gouvernement fédéral pour en obtenir une loi calquée sur la loi canadienne concernant la marque des fruits.

Cela me paraît être un éloge flatteur de la sagesse et des excellents résultats de cette loi. Dans l'ensemble, la manière dont cette loi a été administrée, a beaucoup contribué à nous faire atteindre le but désiré. Notre unique objet a toujours été l'amélioration du commerce des fruits et les fonctionnaires du département, les inspecteurs en chef et tous les inspecteurs sous leurs ordres ont toujours fait de leur mieux pour assurer une application intelligente de cette loi, pour le plus grand avantage du commerce.

Je suis moi-même convaincu qu'il serait dans l'intérêt de cette industrie d'augmenter le nombre des inspecteurs et c'est à ce résultat que j'espère arriver par un moyen ou par un autre. Si nous ne pouvons pas augmenter le nombre des inspecteurs sans nommer de nouveaux inspecteurs, je n'hésiterai pas à en nommer là où on en aura besoin, et je demanderai au Parlement les crédits nécessaires, car je ne crois pas pouvoir faire de nouvelles nominations avec les sommes à ma disposition et je ne veux pas dépasser le crédit qui a été voté. Cependant, j'apprécie à leur valeur les déclarations qui ont été faites cet après-midi, ainsi que les témoignages qui nous sont venus d'autres sources, et je me rends assez compte de l'importance de la question pour l'industrie fruitière pour prendre sur moi de dépenser un peu plus d'argent que le Parlement n'en a voté, si la chose était absolument nécessaire.

Il y a deux autres catégories des demandes d'inspecteurs dont je désire dire quelques mots. Plusieurs de ces demandes me sont adressées par des gens qui désirent être eux-mêmes inspecteurs; l'objet peut être très louable en soi, mais je ne me propose pas de m'occuper sérieusement de ces demandes, car ceux qui les font sont peut-être influencés par le désir d'obtenir la position. Il y a une autre catégorie de demandes dont je n'ai pas encore l'intention de m'occuper. Un certain nombre de commerçants de fruits désirent que je nomme des inspecteurs qui iraient dans les vergers et surveilleraient les empaqueteurs, pour les obliger de se conformer à la loi. A ces commerçants, je réponds que surveiller les empaqueteurs et les obliger de se conformer à la loi fait partie de l'administration et de la direction de leur commerce au même titre qu'exiger de leurs comptables qu'ils tiennent leurs livres en ordre et que ce n'est pas au Gouvernement à payer pour cette partie de l'administration de leurs affaires. J'ai, en conséquence, refusé de me rendre aux demandes d'un assez grand nombre de ces commerçants. La loi est là, les empaqueteurs et leurs patrons la connaissent et c'est à eux et non au département de voir à ce qu'elle soit observée.

L'honorable député de la Colombie-Anglaise a soulevé un ou deux points que je désire traiter brièvement. Je ne puis pas accepter entièrement l'interprétation qu'il donne aux articles 320 et 321 de la loi. J'ai été informé par le ministère de la Justice que cette loi s'applique aux fruits importés et nous l'avons toujours appliquée dans ce sens. J'ai ici une copie des instructions que nous donnons à nos inspecteurs et elles sont ainsi conçues:

AUX IMPORTATEURS DE FRUITS ET AUX MARCHANDS A COMMISSION.

Les importateurs de fruits sont avertis que la loi sur la marque des fruits, concernant le classement et l'empaquetage, et les articles 4 et 5 de la loi sur l'empaquetage et la vente de certaines denrées concernant les dimensions des colis de fruits, seront strictement mis en vigueur.

Les importateurs de fruits étrangers seront tenus responsables de l'empaquetage et du classement des fruits qu'ils vendent, ainsi que des dimensions des colis.

On peut se procurer gratuitement des copies de la loi sur la marque des fruits et de la loi sur l'empaquetage et la vente de certaines denrées, en s'adressant au département des fruits, Ontario.

Cette circulaire fut envoyée aux inspecteurs le 5 avril 1906. Elle n'a jamais été retirée ni modifiée. Les inspecteurs la comprennent parfaitement et leur devoir est de s'y conformer. Au mois de mai dernier, un inspecteur de Calgary écrivit pour avoir certaines explications et exposer certains embarras qu'on lui suscitait. Voici la réponse que lui fit M. Alex. McNeill, le chef de la division des fruits:

J'ai reçu votre lettre du 21 mai concernant les fruits étrangers importés. Dans les cas comme celui-là, le marchand est tenu responsable. Quand ce sont des colis fermés, il doit mettre son nom et son adresse à l'extérieur des colis et il est tenu responsable de la classification et de l'empaquetage. Quand ce sont des baies et des paniers il est responsable de la marque des colis.

D'après les mesures que vous donnez la contenance de ce panier serait de 48 pouces cubes et comme la contenance légale est de 55½ pouces cubes la compagnie fruitière McPherson est obligée de mettre sur chacun de ces paniers le mot "Faible" ou "Short", tel que le veut la loi. Il n'y a pas de doute que la compagnie se fera indemniser par les expéditeurs.

Je suppose que vous avez des exemplaires de la loi sur l'inspection et la vente, partie IX.

On peut voir par là que le département, par ses instructions aux inspecteurs et sa manière d'appliquer la loi a toujours eu

en vue de l'appliquer aux fruits importés, de même qu'aux fruits empaquetés au Canada. Mon honorable ami (M. Burrell) propose un amendement à l'article 321. Le département n'a aucun doute qu'aux termes de cet article, les colis doivent être marqués conformément aux dispositions de cette partie de la loi est qu'un colis importé doit être marqué de la même manière qu'un colis canadien.

L'article 320 indique aux empaqueteurs canadiens la manière d'empaqueter leurs fruits avant l'expédition et l'article 321 dit:

Personne ne peut vendre, ni offrir, ni exposer en vente, ni avoir en sa possession pour la vente, des fruits en des contenants fermés et destinés à la vente à moins que ce contenant ne soit marqué ainsi que l'exige les dispositions de la présente partie.

Cela veut dire qu'un colis, qu'il soit importé ou non, du moment qu'il est offert en vente, ou destiné à la vente, doit être marqué ainsi que l'exigent les dispositions de cette loi, de sorte que cette dernière s'applique à tous les colis quelle qu'en soit la provenance.

Dans l'administration de la loi, nous avons tenu responsable l'agent de l'importateur ou celui qui achète de lui, et c'est contre cet agent ou cet acheteur que nous exerçons notre recours en cas d'infractions, puisque nous ne pouvons pas exercer de poursuite à l'étranger.

L'honorable député (M. Burrell) nous a exposé ce qu'il appelle les griefs de la Colombie-Anglaise. Je n'ai aucun doute qu'il peut s'adresser aux provinces des prairies, aussi bien qu'à moi, pour obtenir leur sympathie dans les obstacles—je n'ose pas dire les griefs—que les fructiculteurs de la Colombie-Anglaise rencontrent dans leurs louables et légitimes efforts (auxquels j'applaudis sincèrement) pour s'assurer le marché des provinces du Nord-Ouest.

Mon honorable ami a aussi parlé du tarif, et sur ce sujet je me bornerai à dire que je représenterai au ministre des Douanes, ce que je crois juste, savoir que quatre boîtes contiennent plus de pommes qu'un baril et que si le droit doit être perçu sur les boîtes, il serait plus équitable de calculer trois boîtes au baril que quatre. (Approbations.)

C'est ce que je dirai au ministre des Douanes et je lui demanderai de donner des ordres pour que le droit soit perçu de cette manière qui me paraît la plus juste. Si ce n'est pas ce qui se fait actuellement, je suis convaincu, qu'il faut en rechercher la cause dans une interprétation erronée de la part de quelques fonctionnaires.

Mon honorable ami (M. Burrell) nous a parlé des lois provinciales et à ce propos, je me permettrai de féliciter la province de la Colombie-Anglaise des mesures énergiques qu'elle a prises pour se débarrasser des insectes nuisibles, des maladies des arbres fruitiers. Sous ce rapport la Colombie-Anglaise est à la tête de toutes les autres provinces. Ces questions sont du ressort des législatures et la Colombie-Anglaise a fait de grands progrès dans cette direction et je considère que ces lois sont bien administrées.

La loi sur la marque des fruits n'a pas spécialement pour but de nous protéger contre les maladies des fruits, et ce n'est qu'incidemment qu'elle nous donne cette protection en ordonnant la destruction des pommes ou autres fruits que la présence de ces germes infectieux rend d'une qualité inférieure.

Quant à l'application de la loi, les inspecteurs du gouvernement provincial de la Colombie-Anglaise, sont parfaitement libres d'intenter des poursuites en vertu de la loi fédérale. Si quelque part dans la Colombie-Anglaise on met en vente des fruits qui ne sont pas marqués et empaquetés conformément aux dispositions de la loi concernant la marque des fruits, n'importe qui, qu'il soit inspecteur ou non, peut porter plainte ou intenter des poursuites, en vertu de cette loi.

Nos inspecteurs à Winnipeg et à Calgary nous ont fourni de nombreux renseignements sur le sujet, et ils nous portent à croire qu'en règle générale, les fruits américains mis sur le marché sont empaquetés conformément à la loi. Je ne veux pas dire qu'on ne trouve pas de fruits américains de mauvaise qualité, sur ces marchés, mais les rapports de nos inspecteurs ne l'indiquent pas. Je ne prétends pas dire non plus que nos inspecteurs inspectent tous les fruits, mais les rapports qu'ils nous envoient indiquent, qu'en général, les fruits américains sont bien empaquetés et répondent aux exigences de la loi.

Il y a quelque temps j'ai adressé une circulaire à tous les commerçants de fruits des trois provinces du Nord-Ouest, et tous, à une seule exception, ont répondu que les fruits américains arrivaient en bon état et sont empaquetés conformément aux dispositions de la loi. On peut objecter que ces commerçants ne sont pas désintéressés, vu qu'ils font le commerce des fruits américains, mais, dans tous les cas, c'est la réponse qu'ils m'ont donnée. Un seul commerçant a répondu qu'il avait vu des fruits américains dont l'empaquetage n'était pas tout à fait conforme à la loi.

M. BURRELL: Des marchands de gros ou de détail?

L'hon. M. FISHER: La plupart étaient des marchands de gros.

M. BURRELL: Presque toutes sont des maisons américaines.

L'hon. M. FISHER: Il est possible que ces maisons soient intéressées, mais je n'en sais

rien. Je dois dire à mon honorable ami (M. Burrell), qu'en général, les fruits de la Colombie-Anglaise sont bien empaquetés et régulièrement marqués. Il y a quelques années, j'ai visité la Colombie-Anglaise où je me suis beaucoup intéressé à cette question des fruits; j'ai alors constaté et j'ai répété dans l'est, que sous le rapport de l'empaquetage et de la préparation des fruits, cet te province pouvait donner des leçons à toutes celles du Canada.

Ces fructiculteurs avaient eu sous les yeux bien avant nous, l'exemple de la Californie; ils avaient profité de cet exemple et leurs fruits, en règle générale, étaient très bien empaquetés. La dernière fois que je me suis trouvé dans l'Alberta, à l'automne, j'ai vu des boîtes de fruits de la Colombie-Anglaise côte à côte avec des boîtes de fruits américains, et je n'hésite pas à dire que pour ma part j'aurais acheté les fruits de la Colombie-Anglaise de préférence à ceux de la Californie. Ce que j'ai vu dans cette circonstance me porte à croire que la Colombie-Anglaise pourra approvisionner ces marchés dès qu'elle produira des fruits en quantités suffisantes pour répondre aux demandes. Je crois que la principale raison de cette grande quantité de fruits américains sur ces marchés, c'est l'insuffisance actuelle de la production de la Colombie-Anglaise. Malgré tous les efforts faits et tous les progrès accomplis en vue d'une forte production future, je suis persuadé qu'à l'heure présente, la Colombie-Anglaise ne produit pas assez de fruits pour approvisionner les provinces des prairies.

Il est même constaté par les statistiques officielles que la Colombie-Anglaise importe des quantités considérables de fruits américains; ils sont vendus dans cette province, non parce qu'ils sont meilleurs, non parce que le consommateur les préfère, mais parce qu'à certaines saisons de l'année, il n'y a pas assez de fruits de la Colombie-Anglaise pour répondre aux demandes. La province d'Ontario a aussi envoyé de grandes quantités de fruits dans les provinces du Nord-Ouest, surtout ces dernières années. Actuellement, Ontario s'est assuré d'une bonne partie de ce marché.

L'automne dernier j'ai envoyé un inspecteur d'Ontario à Winnipeg. Il a fait des rapports sur le commerce de fruits à Winnipeg et dans les trois provinces en général. Il a trouvé des fruits de la Colombie-Anglaise en très mauvais état; cela était dû surtout à ce qu'on avait pas su les installer convenablement dans les wagons ni surveiller le transport. Quand on expédie des fruits par chemin de fer, même dans des wagons-glacières, il est indispensable de les refroidir avant le chargement. Je dois dire aussi que l'automne dernier, certains chargements de petits fruits sont arrivés à Winnipeg en bouillie. Les fruits s'étaient échauffés dans le trajet et les boîtes avaient été empilées les unes sur les autres, de manière à empêcher la circulation de l'air entre chaque rang. Des fruits américains arrivés à Winnipeg le même jour étaient en parfait état, parce qu'on avait pris la précaution de disposer les paniers de manière à permettre la circlation de l'air en chaque rang et qu'on avait refroidi les fruits avant le chargement, à une aussi basse température que possible.

C'est probablement à ce manque de précaution qu'il faut attribuer la grande quantité de fruits de la Colombie-Anglaise et d'Ontario qui arrive dans le Nord-Ouest en mauvais état. Je me propose d'envoyer ce même inspecteur dans Ontario pour qu'il fasse profiter les empaqueteurs et les expéditeurs de cette province de ce qu'il a vu dans l'Ouest. J'espère qu'avant la prochaine récolte, il fera part à la population d'Ontario des connaissances qu'il a acquises et qu'on évitera à l'avenir les erreurs qui ont nui à cette industrie l'an dernier.

Je suis satisfait des remarques qui ont été faites cet après-midi, je sais dans quel esprit elles sont faites, je sympathise avec les idées qui ont été exprimées et je m'efforcerai durant la prochaine saison, comme je l'ai fait par le passé, d'assurer une sévère inspection des fruits destinés au marché. J'espère que nous réussirons à combler toutes les lacunes qui peuvent encore exister.

M. F. LALOR (Haldimand): Je remercie l'honorable ministre de l'Agriculture des explications complètes qu'il vient de donner sur l'application de la loi concernant la marque des fruits et sur le ton sur lequel il a traité la question qui nous occupe. Les quelques remarques que je me propose de faire ne sont inspirées par aucune hostilité et ne tendent qu'à faire disparaître certains griefs qui peuvent exister.

Je crois que la loi sur la marque des fruits n'est pas appliquée aussi sévèrement qu'elle devrait l'être, parce que nous n'avons pas un nombre suffisant d'inspecteurs pour le travail qu'il y a à faire. J'ai entendu avec plaisir le ministre nous promettre de travailler à augmenter le nombre de ces inspecteurs et à faire appliquer la loi plus rigoureusement. Je crois qu'il devrait y avoir un inspecteur dans chaque comté, pendant la saison de l'empaquetage. La chose serait facile, car dans tous les comtés, on trouverait facilement des hommes capables d'inspecter les fruits et ils ne seraient employés que pendant la saison d'empaquetage. De cette manière nos fruits atteindraient un plus haut dégré d'excellence et il est de la plus haute importance que l'acheteur anglais qui achète des pommes canadiennes soit certain d'avoir un fruit empaqueté conformément aux dispositions de la loi du Canada.

Si nous pouvions obtenir cette réputation sur le marché anglais, cela nous donnerait un grand avantage sur les expéditeurs américains. Je suis donc très en faveur de la loi sur l'inspection et je demande qu'on augmente le nombre des inspecteurs, si c'est possible. J'ai appris avec surprise hier, par la réponse du ministre à une question, que le Nord-Ouest canadien a importé l'an dernier 37,000 barils de pommes des Etats-Unis. La chose est regrettable, car l'ouest canadien devrait être un des meilleurs marchés pour l'écoulement des pommes d'Ontario, et nous nous le laissons enlever. Je suppose que c'est parce que nous n'avons pas de moyens de transport aussi avantageux que les expéditeurs américains; il serait aussi à désirer que le droit sur les pommes des Etats-Unis expédiées dans le Nord-Ouest canadien fût un peu plus élevé pour conserver ce marché aux producteurs d'Ontario.

J'ai été surpris d'entendre l'honorable député d'Yale-et-Caribou (M. Burrell) se plaindre de ce que l'inspection des pommes n'est pas assez sévère dans la Colombie-Anglaise, car les expéditeurs d'Ontario n'osent pas en envoyer dans cette province précisément parce que l'inspection y est trop sévère.

M. BURRELL: C'est l'inspection provinciale.

M. LALOR: C'est possible. Je désire dire quelques mots d'une industrie très importante pour les cultivateurs et qui fait de plus rapides progrès que toute autre industrie, c'est-à-dire l'industrie des pommes séchées. Dans presque tous les comtés d'Ontario on peu voir actuellement nombre de machines à dessécher. Ce ne sont pas les pommes de première qualité qu'on laisse perdre dans les vergers; celles-là sont cueillies et vendues. Celles qu'on laisse perdre sont celles qui n'offrent pas les qualités requises pour le commerce, et le seul moyen de les utiliser, c'est le dessicateur. Cet appareil se rencontre maintenant dans toutes les parties du pays; cette industrie a fait de plus rapides progrès que toutes celles que je connaisse, et je n'en connais pas qui soit plus profitable pour le cultivateur, car elle lui permet de tirer profit des pommes qui autrement seraient complètement perdues. Ces pommes séchées sont proprement empaquetées et vendues au Canada et à l'étranger.

Cette année, malheureusement, cette industrie subit une crise sévère et si on ne trouve pas un remède, je ne vois guère de possibilité de voir cette industrie reprendre son ancienne prospérité. Ce qui l'a surtout affectée c'est la surtaxe allemande. Je ne dis pas cela pour reprocher au Gouvernement son attitude sur cette question. Je déclare franchement que j'approuve cette attitude et que je suis prêt à appuyer le Gouvernement sur ce point. Je considère que c'était la seule chose à faire dans l'intérêt du pays; il faut savoir user de représailles et imposer surtaxe pour surtaxe.

Mais, malheureusement, le marché allemand est notre principal marché pour les pommes séchées, et le gouvernement allemand les a frappées d'une surtaxe d'un demi-cent par livre et il en résulte que le pays produit aujourd'hui plus de pommes séchées que le pays n'en peut consommer.

Une grande partie de la récolte de l'an dernier n'est pas encore écoulée et les producteurs luttent entre eux pour se défaire, à prix réduits, de ce qu'il leur reste en main, avant la nouvelle récolte. Pour ma part j'ai actuellement dix wagons de pommes séchées à New-York. Ces pommes devaient être expédiées en Allemagne, mais le tarif actuel est presque prohibitif. Nous ne savons que faire de notre excédent de production. Le Gouvernement pourrait venir en aide à cette industrie canadienne à très peu de frais, en aidant aux cultivateurs à payer cette surtaxe.

Je crois que cette industrie est la seule qui ait à souffrir de la surtaxe allemande; les autres industriels en bénéficient et dans leur intérêt, il serait regrettable de la voir disparaître. Les cultivateurs qui exportent du blé et d'autres produits n'en souffrent pas; mais cette industrie des pommes séchées dont j'ai démontré l'importance, est tellement atteinte par cette surtaxe qu'elle a besoin de l'aide du Gouvernement. Cette aide pourrait consister dans le paiement par le Gouvernement, d'une partie de la surtaxe, pour permettre aux cultivateurs d'écouler l'excédent de leur production.

Il suffit de connaître l'énorme quantité de fruits séchés importés au Canada pour se rendre compte de l'effet que cette importation peut avoir sur l'industrie canadienne. Les producteurs de petits fruits souffrent considérablement de l'importation des fruits américains. L'an dernier, on a importé, 1,600,096 livres de fraises et du mûres au Canada. Le droit n'est pas assez élevé. Le marché canadien devrait être réservé aux producteurs canadiens. Nous avons tous les avantages nécessaires pour cultiver les fruits, surtout les petits fruits, et le tarif devrait être assez élevé pour écarter autant que possible les fruits américains de notre marché. Je m'étonne que les producteurs de cette classe de fruits n'aient pas commencé plus tôt à s'agiter pour obtenir une élévation de droits.

Quant à l'industrie des pommes séchées, j'en parle par expérience, étant moi-même du métier, et je dis qu'elle est gravement atteinte par la surtaxe allemande. Il en coûterait très peu au Gouvernement de lui venir en aide de la manière que j'ai indiquée.

M. SPROULE: Quelle quantité le Canada importe-t-il?

M. LALOR: Je n'ai pas les chiffres sous la main, mais je sais que la Californie en expédie dans la Colombie-Anglaise et au

Nord-Ouest. A l'heure présente, le Canada expédie probablement 400 wagons de pommes séchées par année. Cela représente une énorme quantité de pommes vertes. Environ 200 wagons sont consommés dans le pays et le reste est exporté, surtout en Allemagne. Avec une somme de $25,000 par année, le Gouvernement pourrait acquitter la surtaxe allemande imposée sur ce produit et venir en aide à cette industrie.

Comme je l'ai expliqué, c'est la seule manière qu'ait le cultivateur d'utiliser des pommes qui, autrement, seraient perdues. On ne peut pas exagérer les services que rendent ces dessicateurs à nos cultivateurs; ces services égalent en importance ceux que rend l'industrie des légumes en conserves. Je crois que le Gouvernement agirait sagement en accordant un léger secours à ceux qui sont engagés dans cette industrie.

M. M. S. SCHELL (Oxford-sud): Il est consolant de voir l'esprit qui anime ce débat, car il arrive rarement de voir les deux partis si complètement d'accord qu'en cette circonstance.

Tout le monde admet que le travail des inspecteurs a fait beaucoup pour l'industrie des pommes et aussi des petits fruits. Je m'abstiendrai de faire de longues citations, comme je pourrais le faire, pour prouver, comment l'œvre accomplie par ces inspecteurs depuis qu'ils ont été nommés en 1901, est appréciée, ici et à l'étranger. Le seul fait de voir nos amis de l'opposition demander au Gouvernement d'en augmenter le nombre, est une preuve de l'excellence des services qu'ils rendent. Je porte un très grand intérêt à cette industrie, à ses développements et à ce qu'elle promet pour l'avenir.

Je partage absolument les vues de l'honorable député d'Yale-et-Caribou sur ce que peut produire dans la Colombie-Anglaise l'industrie des pommes et aussi—je le suppose—celle des petits fruits. Nous fondons également de grandes espérances sur cette industrie dans la province d'Ontario. Nous savons que les fruits de la Colombie-Anglaise sont de très belle qualité, de plus belle apparence peut-être que ceux d'Ontario et de la Nouvelle-Ecosse, mais non de meilleure qualité. Je suis convaincu que c'est Ontario qui produit les meilleures pommes de tout le Canada; elles n'ont pas, peut-être aussi belle apparence que certaines autres, mais elles sont supérieures sous le rapport de la saveur, de la texture, de la pulpe, des qualités de conservation. La province offre de grands avantages pour le développement de cette industrie et cependant, je regrette de le dire, depuis quelques années nous n'avons guère fait de progrès. On plante très peu de nouveaux vergers; ceux que nous avons déjà ne produisent pas des fruits de la qualité de ceux que nous pourrions avoir; il y a certainement des lacunes dans cette industrie. Je ne mets pas le blâme entièrement sur le Gouvernement d'Ottawa, ni sur celui d'Ontario; le premier coupable, c'est probablement le producteur lui-même.

L'hon. M. OLIVER: L'empaqueteur.

M. SCHELL: Non, pas l'empaqueteur; il faut aller plus loin, pour arriver à la racine du mal. Si nous voulons que cette industrie soit ce qu'elle devrait être; si nous voulons qu'à l'avenir nos inspecteurs fassent leur travail consciencieusement, il nous faut produire une pomme de meilleure qualité. Nos inspecteurs, jusqu'à présent, ont fait tout ce qu'il leur était possible de faire.

L'expérience a démontré que les fruits doivent être traités d'après certaines règles que les empaqueteurs connaissent. Mais tant que nous ne produirons pas un fruit de meilleure qualité, de qualité plus uniforme, on éprouvera toujours des difficultés à faire observer la loi sur la marque des fruits et nos producteurs ne retireront pas de leurs vergers les profits qu'ils en pourraient attendre.

Je crois qu'il faudrait d'abord amener les producteurs à acquérir plus de connaissances. Les cultivateurs ont certaines notions sur l'arrosage et l'émondage des arbres fruitiers, par ce qu'ils ont lu dans les journaux ou ce qu'ils ont vu faire à leurs voisins, mais, en règle générale, notre cultivateur ne s'est jamais occupé systématiquement de l'arrosage, de l'émondage et de l'entretient de son verger.

Le gouvernement d'Ontario, avec le concours de celui d'Ottawa, devrait s'occuper activement de procurer toutes les connaissances nécessaires à nos cultivateurs et entreprendre une série de démonstrations pratiques, pour mettre cette industrie sur un meilleur pied.

Je crois que le gouvernement de la Colombie-Anglaise a pris une attitude énergique au sujet de l'industrie fruitière et que cette province, sous ce rapport est de beaucoup plus avancée que la province d'Ontario—qui est celle dont je m'occupe surtout en ce moment.

C'est le gouvernement provincial qui est chargé de l'instruction et c'est à lui de nommer des inspecteurs et des instructeurs. Si l'industrie fruitière était exploitée sur des bases plus scientifiques, au lieu d'exporter un million de barils de pommes sur dix ou quinze millions que nous produisons, nous en exporterions ou pourrions exporter annuellement sept ou huit millions de barils. En réalité, nous n'avons pas et nous n'avons pas eu depuis des années plus de 25 ou 30 p. 100 de véritables pommes n° 1. Avec un arrosage systématique, un émondage intelligent et des soins appropriés, au lieu de 25 p. 100, nous au-

rions 75, 80 et 90 p. 100 de pommes n° 1. Nous pouvons le faire, car l'expérience en a été faite dans nombre de cas.

Dans le comté d'Oxford, je connais plusieurs vergers où l'arrosage est pratiqué systématiquement depuis nombre d'années, et c'est une chose très ordinaire pour ces vergers de donner 75, 80 et 90 p. 100 de pommes n° 1.

Au lieu d'avoir un million de barils de pommes propres à l'exportation, nous devrions en avoir quatre ou cinq millions et au lieu de retirer un million de dollars de notre récolte de pommes dans Ontario, nous devrions en retirer six, sept et huit millions de dollars; et je ne parle pas des développements que l'industrie pourrait prendre, car cette province est admirablement propice à la culture des pommes dans des conditions avantageuses.

Je connais dans mon comté un verger de huit acres dont la récolte a rapporté $1,300 à son propriétaire. Ce dernier n'a eu à s'occuper ni de la récolte, ni de l'empaquetage, ni de la nourriture des ouvriers; il a vendu sa récolte sur l'arbre, $1,300, au comptant. J'en connais un autre pour lequel j'ai offert $4,500; le propriétaire a refusé de me le vendre et a trouvé un acquéreur à $5,000. C'est un grand verger d'une trentaine d'acres, mais dont une faible partie seulement était en rapport. Je suis convaincu que le propriétaire de ce verger réalisait $300 sur chaque acre en rapport. Je pourrais citer nombre d'autres cas où l'arrosage a été pratiqué avec de grands avantages.

Je ne vois pas pourquoi on ne s'occuperait pas d'améliorer cette industrie tout comme l'industrie laitière. Dans la province d'Ontario, le gouvernement provincial a adopté une politique vigoureuse à l'égard de l'industrie laitière; il a partagé la province en plusieurs districts et nommé un inspecteur dans chaque district. Nous avons 65 ou 70 instructeurs dans la province et aujourd'hui, nos fromages et nos beurres sont classés au premier rang sur tous les marchés du monde.

Pourquoi n'en ferions-nous pas autant pour l'industrie fruitière? J'apprends avec plaisir que le ministre de l'Agriculture a décidé d'envoyer deux de ses inspecteurs dans le comté d'Oxford la semaine prochaine, pour faire des conférences, et donner des conseils et des renseignements aux producteurs de fruits.

J'étudie cette question depuis des années et j'en suis venu à la conclusion que le gouvernement provincial n'a pas fait tout ce qu'il aurait dû faire pour l'industrie fruitière dans Ontario; et bien que l'instruction ne soit pas strictement du ressort du gouvernement fédéral, le ministre de l'Agriculture pourrait charger ses inspecteurs, qui sont tous des experts, d'instruire les cultivateurs, quand leur temps n'est pas pris par l'inspection.

M. M. S. SCHELL.

Pourquoi n'envoie-t-on pas ces spécialistes dans les différentes parties de la province fait des conférences, donner des conseils, donner des démonstrations pratiques dont profiteraient nos cultivateurs qui seraient ensuite en état d'augmenter la production de leurs vergers et en retirer de plus beaux bénéfices.

Je sais par expérience personnelle que par l'arrosage et une culture intelligente, il est possible de doubler le rendement d'un verger ordinaire. Prenez un noyer de la province d'Ontario qui a été négligé, qui n'a pas été arrosé et soigneusement entretenu et dans deux ans, avec des soins intelligents, on peut doubler aussi les profits. Si les vergers de la province étaient généralement bien entretenus, au lieu de produire dix millions de barils par année, ils en produiraient vingt millions ; au lieu d'en livrer de si grandes quantités aux dessicateurs—une industrie dont nous avons entendu vanter les rapides progrès—ces pommes seraient mises sur le marché à 50 et 75 cts le 100, au lieu de rapporter 10, 15 et 25 cts.

Au lieu de réaliser un profit d'un million de dollars par année, nous réaliserions dix millions, si seulement nos pommiers étaient convenablement arrosés, convenablement émondés, convenablement entretenus.

Je ne discuterai pas plus longuement la question si ce n'est pour dire que le problème du transport est résolu. Nous avons de meilleurs modes de transport qu'aucun pays au monde. Nous avons le meilleur service de transatlantiques entre Montréal et les ports d'Europe qu'on puisse traverser n'importe aù. Ces navires sont mieux aménagés que ceux qui partent de New-York et de Boston. La preuve indiscutable en a été faite par nos expéditeurs. Depuis vingt ans, nous aurions pu expédier par voie de New-York ou de Boston, pour 10 ou 12 cts de moins que par voie de Montréal, et je sais ce que je dis, car j'ai ici des listes de prix et j'ai moi-même expédié des pommes par voie de New-York et par voie de Boston. Les expéditions faites par voie de New-York se sont soldées par des pertes ; quant aux expéditions par voie de Boston, quelques-unes ont été profitables, mais pas toutes. Le service entre Boston et les ports d'Europe est fait par d'excellents navires, mais dans l'ensemble, le service que nous avons à Montréal ou à Québec est supérieur à celui de ces deux ports américains. On ne trouve nulle part de navires mieux aménagés pour le transport des fruits que les "Empress" qui partent de Québec et les navires qui partent de Montréal.

M. LALOR: Que pensez-vous du coût du transport vers l'Ouest?

M. SCHELL: Il est trop élevé, et je suis d'avis que les compagnies de chemins de fer devraient nous faire de meilleures conditions. Je trouve surtout injuste qu'à partir de Winnipeg, les fruits à destination de l'Ouest soient assujétis au tarif du service de gare à gare. C'est un état de choses absolument détestable auquel il devrait être remédié par les soins de la commission des chemins de fer. Le tarif d'entier parcours devrait s'étendre à Calgary, Edmonton, Brandon ou Regina aussi bien qu'à Winnipeg, et je considère que la situation actuelle est éminemment préjudiciable aux expéditeurs de fruits de la province d'Ontario. Quoi qu'il en soit, le transport coûte fort cher, et je prétends que nous avons droit à une tarification d'entiers parcours tout comme s'il s'agissait d'autres produits.

Je me plais à espérer que le gouvernement fédéral s'unira au gouvernement d'Ontario et, s'il y a lieu, à celui de la Nouvelle-Ecosse, si cette province a à se plaindre du coût du transport, ainsi qu'à celui de la Colombie-Anglaise pour prendre cette industrie sous ses soins, et y attribuer une partie des deniers publics. Chaque dollar qu'il dépensera ainsi lui sera dix fois rendu en travaux tendant à mieux éclairer les gens. Je ne sais pas d'insdustrie qui soit susceptible de développement; je ne sache pas, en tout cas, que l'Etat puisse faire une dépense plus utile de deniers.

Si l'on produisait là de bons fruits, des fruits aussi sains que ceux que produisent la Colombie-Anglaise et certains états de l'Ouest, l'inspection n'offrirait plus guère d'inconvénients, et on n'entendrait plus de plaintes au sujet de la mauvaise qualité des fruits comme au sujet des inspecteurs qui ne contentent pas toujours les vendeurs et les acheteurs. Les fruits de ces régions sont relativement sains; ils sont plus exempts que ceux d'Ontario de la croûte et de la pyrale. La solution du problème de la production de fruits de bonne qualité sur notre propre territoire aura pour effet de prévenir les inconvénients, les ennuis et les mécontentements qui résultent parfois de l'expédition et de la mise en vente de fruits qui n'auraient dû quitter les vergers que pour prendre le chemin de l'évaporateur ou du pressoir.

M. J. B. BLACK (Hants): Monsieur l'Orateur, je n'ai qu'un mot à ajouter aux observations que l'on a faites. Je suis vraiment enchanté que ce sujet soit venu sur le tapis. C'est aujourd'hui le jour des horticulteurs fruitiers. Les avocats ont parfois leur jour, les séances consacrées aux questions d'intérêt purement politique ne manquent pas, et en ces dernières années, je crois que nous avons consacré à chaque session une journée aux médecins. Je suis donc bien aise que la séance d'aujourd'hui soit celle des horticulteurs fruitiers; je crois qu'elle portera des fruits précieux.

Je le répète, je suis bien aise que l'on ait mis cette question sur le tapis, car elle m'intéresse au plus haut point, moi qui vient d'une province où l'horticulture fruitière est l'une des principales industries, l'une des industries les plus rémunératrices, où le pommier est le produit naturel du sol, où on le voit croître à l'état sauvage aux angles des haies, à côté du liseron et de la race sauvage, où l'on peut parcourir des centaines de milles sans cesser de respirer le parfum des pommiers en fleurs. Dans la Nouvelle-Ecosse, un verger vaut des actions de banque.

Mon honorable ami (M. Schell) nous a parlé des fruits de qualité supérieure, des fruits incomparables de l'Ontario; mais, je regrette de le dire, il a terminé ses observations par un tableau déplorable des fruits malades, tachés et piqués des vers, mal cultivés et mal empaquetés de sa province. Je lui conseillerais d'envoyer ses producteurs de fruits visiter la Colombie-Anglaise ou la Nouvelle-Ecosse pour y prendre des leçons de culture intelligente et d'empaquetage honnête.

Je me réjouis aussi de ce que l'on ait soulevé cette question parce qu'elle nous a permis de constater que le seul reproche que l'on puisse faire à la loi sur la marque des fruits, c'est qu'il n'y a pas suffisamment d'inspecteurs. Je me rappelle qu'il n'y a pas bien longtemps, un au moins de ceux que nous avons entendu aujourd'hui chanter les louanges de cette loi qu'il trouve irréprochable la dénonçait en termes énergiques; je me rappelle aussi qu'on en faisait le point de mire de critiques acerbes. Mais l'honorable député qui la critiquait autrefois ne se plaint plus que d'une seule chose: le trop petit nombre des inspecteurs.

L'outillage nécessaire à l'inspection de la récolte de pommes est un peu comme la trousse du chirurgien; il n'est jamais complet. Les inspecteurs sont nommés pour s'occuper particulièrement de quatre catégories de particuliers intéressés dans cette industrie, le producteur ignorant, l'empaqueteur ignorant, l'empaqueteur négligent et l'empaqueteur malhonnête. C'est l'ignorance, je crois, qui a motivé la nomination des inspecteurs. Si nos cultivateurs étaient suffisamment dans l'art de cultiver les pommes, de les cultiver dans des conditions avantageuses, de les cultiver de façon pratique, nous n'aurions guère à nous préoccuper du nombre des inspecteurs.

En ce qui concerne la Nouvelle-Ecosse, je n'ai que des éloges à faire de la loi concernant la marque des fruits. Nous n'avons qu'un petit nombre d'inspecteurs; un beaucoup plus grand nombre désireraient être nommés, mais je crois que nous en avons suffisamment pour le moment. L'an dernier, nous avons exporté du port d'Halifax entre 600,000 et 700,000 barils de pommes,

et nos fruits sont cultivés de manière si intelligente, ils sont si consciencieusement empaquetés, que trois inspecteurs pour la province, dont un se tient à Halifax, sont tout ce dont nous avons besoin.

Je tiens de l'inspecteur en chef que bien qu'il arrive chaque année que des empaqueteurs soient mis à l'amende, il est incontestable que l'empaquetage malhonnête tend graduellement à disparaître. Dans l'industrie fruitière comme dans les autres, l'instruction et l'intelligence sont des facteurs nécessaires, et si mon honorable ami (M. Schell) tient à rechercher les causes du triste état de choses qu'il dit exister dans sa province, il constatera que si le sol d'Ontario est propice et les conditions favorables, la culture des fruits ne s'y fait pas de façon rationnelle. L'honorable député dit que les vergers se vendent $300 l'acre et semble croire que c'est là un prix énorme; je me permettrai de lui faire observer que dans la partie du pays que j'habite il ne pourrait pas acheter de verger à raison de $300 l'acre.

M. SCHELL : J'ai dit que la récolte seule s'était vendue $300 l'acre.

M. BLACK: Je pourrais citer un verger de ma circonscription dont la récolte s'est vendue l'an dernier $4,000. Quoi qu'il en soit, ces détails sont indifférents, car ce que je tenais surtout à faire constater, c'est l'importance de cultiver les fruits d'après des méthodes rationnelles. Les horticulteurs fruitiers de ma province sont des hommes instruits et intelligents, on compte parmi eux des bacheliers ès-arts, des docteurs ès-arts sortis de nos collèges. L'industrie fruitière de la Nouvelle-Ecosse n'est pas seulement rémunératrice, mais le volume de nos exportations augmente d'une année à l'autre et la qualité de nos fruits va s'améliorant.

Il se peut qu'en certaines parties du Canada où l'horticulture fruitière n'est pas aussi bien comprise et où l'empaquetage ne se fait peut-être pas aussi consciencieusement, il faille un plus grand nombre d'inspecteurs; mais dans la Nouvelle-Ecosse, on ne trouve rien à redire à la loi, on y est même convaincu qu'elle a fait beaucoup de bien à l'industrie.

M. D. A. GORDON: J'ai écouté avec intérêt l'énumération que l'on vient de faire des nombreux obstacles auxquels se heurte l'industrie fruitière, mais comme personne n'a suggéré de remède, on me pardonnera d'en proposer un qui, je crois, mettra fin à tous les maux. Nous constatons que les pommes et les oranges ont la même valeur par tout le Canada. J'ai eu récemment l'occasion de rappeler ici même que l'automne dernier, dans la localité que j'habite, les pommes se vendaient de 8 à 25 cents les 100 livres, et j'ai sous les yeux un état du marché anglais où je constate qu'à la même date on pouvait en acheter en Angleterre à raison d'un schelling le barril. A mon sens, le seul moyen de faire produire à la récolte de pommes la plus grande somme possible de bénéfices consisterait à installer des entrepôts frigorifiques à proximité des régions où l'on récolte les pommes. Tant qu'on ne fera pas cela, je ne crois pas qu'on parvienne à retirer de la récolte des pommes les bénéfices seraient en droit d'en attendre.

M. BLACK: C'est ce que nous faisons.

M. GORDON: Je suis bien aise de l'apprendre. Nous savons tous les avantages considérables que le service des entrepôts frigorifiques a valus à l'industrie du fromage, et je conseillerais au ministre de l'Agriculture d'adapter les mêmes méthodes à l'industrie fruitière; on devrait aussi installer des stations d'expérimentation pour enseigner aux cultivateurs à produire les meilleurs fruits et à les mettre en vente dans les meilleures conditions. Tel est le conseil que je désirais donner au ministre de l'Agriculture et je compte qu'il agira dans ce sens.

M. SPROULE: Le discours de l'honorable député d'Oxford (M. Schell) m'a joliment diverti; car dans une même phrase il nous a dit que nos moyens de transport ont presque atteint à la perfection et que nos communications avec Winnipeg et l'Ouest sont horribles, que les taux de transport sont exorbitants et que la manutention des fruits laisse beaucoup à désirer.

M. SCHELL: Je n'ai rien dit de la manutention des fruits; je n'ai parlé que des tarifs.

M. SPROULE: Mon honorable ami (M. Schell) prétend aussi que nous avons le meilleur service d'entrepôts frigorifiques qui soit au monde; comment se fait-il alors que l'an dernier de si grandes quantités de fruits expédiés en Angleterre soient arrivés à destination en mauvais état de conservation? Je crois qu'on pourrait obvier à cet inconvénient dans une large mesure à la faveur d'un meilleur service de compartiment froids et en prenant plus de soin des fruits pendant la traversée.

L'honorable député reproche au gouvernement d'Ontario de n'avoir pas fait tout ce qu'il aurait dû faire pour cette industrie; mais pour lui, je crois que tout se résume à savoir où le bât le blesse. Il considère que tout ce que fait le gouvernement fédéral est parfait, et trouve détestable tout ce que fait le gouvernement d'Ontario. Pour ma part, je crois que les deux gouvernements pourraient faire plus qu'ils n'ont fait et, tout en donnant un service d'entrepots frigorifiques et des moyens de transport, il ne faut pas oublier que la culture rationnelle des fruits est aussi un point fort important.

Une autre chose est absolument nécessaire, c'est de bien cultiver et de bien ferti-

liser le sol. Comparons nos vergers canadiens à ceux du sud de la Californie. En ces derniers, on ne peut trouver un brin d'herbe; on en travaille le sol sans cesse, on surveille le degré d'humidité nécessaire, on arrose les arbres et on se livre à une foule d'autres travaux. Comme preuve de ce qu'on peut attendre de l'horticulture fruitière, l'honorable député d'Oxford nous a fait le tableau des résultats obtenus dans la fabrication et l'exportation des fromages. Ces résultats sont évidents, mais le Gouvernement a-t-il été seul à donner cet élan à l'industrie du fromage? Non pas; à ses efforts se sont joints ceux des gouvernement provinciaux et des fabricants eux-mêmes. Dans la circonscription que représente mon honorable ami (M. Schell), les fabricants de fromage secondent depuis des années les efforts du Gouvernement en faisant donner à leurs frais des conférences et des leçons de choses.

C'est grâce aux efforts combinés des Gouvernements et des membres des associations fromagères qu'une amélioration si si sensible a pu se faire sentir dans l'état de cette industrie. Pour que l'industrie fruitière accuse des résultats semblables, il faudra recourir à des méthodes à peu près analogues.

L'an dernier, nous avons exporté 1,600,000 barils de pommes, ce qui ne doit représenter qu'une faible partie de la récolte et de ce que nous aurions pu exporter si on avait obtenu des prix rémunérateurs. Nous avons aussi exporté 6,000,000 de livres de pommes séchées. Je ne sais ce que ces pommes se vendent ailleurs, mais dans mon comté, on en a obtenu, l'an dernier, 25 cents les 100 livres. C'est peu de chose, il est vrai, mais les pommes que l'on fait sécher ne sont pas propres à être mises en baril, elles ne valent pas d'être exportées; or, en ajoutant le produit de ces pommes à ce qu'on a obtenu des fruits propres à l'exportation, on constate que le prix moyen est satisfaisant.

A mon sens, les inspections devraient être plus nombreuses et plus rigoureuses. Je conviens avec les ministres que ce serait pousser la sollicitude un peu loin que de charger des inspecteurs d'aller enseigner à chaque horticulteur la manière d'empaqueter les fruits. C'est une chose qu'ils devraient pouvoir apprendre par eux-mêmes, que leur probité naturelle devrait leur enseigner. Mais on devrait faire examiner les pommes à différents temps afin de constater si elles sont empaquetées et classées conformément à la loi et de faire punir ceux qui nuisent à la bonne renommée des fruits canadiens en s'écartant des prescriptions de la loi.

Il nous faut un plus grand nombre d'inspecteurs et un meilleur service de réfrigération pour le transport des pommes par chemin de fer et à bord des paquebots; il nous faut dans chaque port des employés chargés de veiller au chargement et au déchargement des fruits, à ce qu'ils ne soient pas exposés aux intempéries, à ce qu'ils soient conservés en bon état et, une fois rendus au port de destination, placés au froid jusqu'au moment de la vente.

Il nous faut en outre des taux de transport plus raisonnables. A l'heure actuelle, le coût du transport par terre et par mer est vraiment excessif; il prive les exportateurs et les producteurs d'une bonne partie de leur profit légitime. Quand on aura opéré ces diverses réformes, les résultats seront plus satisfaisants.

Il faudrait aussi s'efforcer de trouver des débouchés à l'étranger; ce serait un excellent moyen d'ajouter aux bénéfices des producteurs et des exportateurs. Enfin, il importerait de relever les droits sur les fruits importés afin d'écarter la concurrence d'une quantité considérable de produits étrangers. Les producteurs canadiens ont droit à leur débouché national. En agissant dans le sens que je viens d'indiquer, le Gouvernement ne saurait manquer d'accorder une aide précieuse au commerce en général.

M. W. O. SEALEY (Wentworth): J'ai prêté une oreille fort attentive à cette discussion à propos de la loi sur la marque des fruits et de son mode d'application, et je constate avec plaisir que l'on s'accorde à féliciter le ministère de l'excellence des résultats qu'il a obtenus à cet égard. La seule réserve que l'on semble faire, c'est que le nombre des inspecteurs serait insuffisant, que l'inspection laisserait à désirer et que les empaqueteurs ne seraient pas surveillés d'assez près.

Le ministre de l'Agriculture a donné des explications qu'il serait superflu de ma part d'y ajouter quoi que ce soit; je me permettrai toutefois d'appeler l'attention sur un fait qu'il m'a été donné de constater. A en juger par ce qui se passe dans la région que j'habite, les empaqueteurs et les exportateurs qui se plaignent le plus du manque d'initiative du ministère et des contraventions à la loi sont généralement ceux qui sont le moins à l'abri du reproche. Les grands expéditeurs se plaignent sans cesse afin d'induire les inspecteurs à exercer la surveillance la plus étroite sur les petits empaqueteurs et expéditeurs et de détourner leur attention sur leurs propres procédés. D'après ce que j'ai pu observer, les auteurs des contraventions les plus graves sont ceux qui achètent les pommes sur l'arbre même et non au baril. Quand ils achètent la récolte d'un verger, ils en ont le produit tout entier et jugent que le mieux est d'en tirer tous ce qu'ils peuvent compter vendre; tandis que lorsqu'ils achètent les pommes au baril, ils se montrent beaucoup plus circonspects: l'inspection est beaucoup plus rigoureuse et, par conséquent, le résultat beaucoup plus satisfaisant.

Si j'osais donner un avis au ministère, je lui dirais de prescrire à ses inspecteurs d'exercer une surveillance plus étroite sur les endroits où il est d'usage d'acheter la récolte entière des vergers. Je ne dis pas que ce mode de vente si simple n'est pas satisfaisant pour le producteur, l'empaqueteur et l'expéditeur, mais mon observation personnelle m'a permis de constater que c'est là que naissent les plus funestes inconvénients.

Ce n'est pas à dire que les autres méthodes soient absolument satisfaisantes, tant s'en faut; mais celle-ci ouvre la porte à nombre d'abus. Tous, nous sommes bien aises, j'en suis certain, que le ministre nous donne l'assurance que, s'il faut plus d'inspecteurs, il n'hésitera pas à en nommer d'autres, même si le crédit est épuisé. Dans ce cas, la Chambre aura encore plus confiance en lui et en l'administration de son département. Bien que les propos et les commentaires que nous avons entendus dans ces murs eussent trait principalement à la surveillance du transfèrement des fruits et des agissements des emballeurs, je crois que l'intention des principaux emballeurs et expéditeurs de chaque endroit est d'obtnir que les inspecteurs fédéraux surveillent les petits emballeurs et expéditeurs, leurs fournisseurs, devoir qu'ils devraient accomplir et puis qu'ils devraient rapporter eux-même dans la poursuite de leur négoce.

Bien que j'approuve volontiers le département de l'Agriculture de faire ces nouvelles dépenses, il y a lieu de se demander jusqu'à quel point l'intérêt public exige qu'il consacre ses efforts à surveiller les petits emballeurs à l'avantage des principaux emballeurs et expéditeurs.

Nous pouvons tous approuver cordialement le projet d'accroître les moyens de réfrigération, surtout aux environs des centres de culture fruitière, et je suis peruadé que le département, ainsi qu'on nous en donne l'assurance, étudie ce problème et que nous pouvons nous attendre à une prochaine amélioration de la situation. Je conseillerai de nouveau au département de faire surveiller de plus près par ses inspecteurs les emballeurs qui ont l'habitude d'acheter les pommes sur l'arbre et qui ont intérêt à en empaqueter autant que possible.

(La motion est adoptée, et la Chambre se déclare, pour la forme, en comité des subsides.)

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

Reprise de la séance.

ADOPTION D'UN PROJET DE LOI RELATIF A LA COMPAGNIE DU PONT DE FORT-ERIE ET BUFFALO

La Chambre se déclare en comité et passe à la discussion des articles du bill (n° 69), déposé par M. German, tendant à constituer en corporation la compagnie du pont de Fort-Erié à Buffalo.

M. W. O. SEALEY.

Sur l'article 9 (fusion avec une autre compagnie).

M. SPROULE : Cet article confère le privilège de fusionner avec "toute autre compagnie, qui, pour des fins similaires, est constituée en corporation sous le régime des lois du Canada ou de la province de l'Ontario, ou sous le régime des lois des Etats-Unis ou de l'état de New-York." Lorsqu'il s'agit de chemins de fer, nous exigeons ordinairement que la compagnie désigne les lignes avec lesquelles elle pourra fusionner. Cette disposition lui enlève le droit de fusionner avec d'autres sans l'autorisation du Parlement. Dans le présent cas, nous laissons le champ libre. Il n'y a peut-être aucun danger à le faire, mais je ne vois aucune raison d'accorder des pouvoirs aussi étendus.

L'hon. GEO. P. GRAHAM (ministre des Chemins de fer et des Canaux): Ce bill n'a trait qu'à un pont à l'usage des piétons et des voitures. Il n'a pas été renvoyé devant le comité des chemins de fer, mais devant le comité des bills d'intérêt privé.

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

DISCUSSION DU PROJET RELATIF A LA CEDAR RAPIDS MANUFACTURING AND POWER COMPANY.

La Chambre se forme en comité général pour la discussion des articles du bill (n° 94), déposé par M. Boyer, concernant la Cedar Rapids Manufacturing and Power Company.

Sur l'article 1er (pouvoirs d'expropriation ; délai prorogé).

M. PERLEY: Il me semble que le comité ne devrait pas adopter ce bill dans sa forme actuelle. Une charte fut accordée à cette compagnie en 1904 pour l'exploitation des eaux du rapide des Cèdres sur le fleuve Saint-Laurent. La compagnie avait jusqu'à cette année pour compléter son installation et des pouvoirs d'expropriation lui avaient été accordés. Aujourd'hui, elle s'adresse de nouveau au Parlement et demande que ces pouvoirs d'expropriation soient de nouveau continués jusqu'en 1914. Sa charte lui confère des pouvoirs très étendus quant à l'utilisation des eaux du rapide des Cèdres. Si la compagnie désire exploiter la charte, elle devra le faire, au lieu de demander un nouveau délai de cinq ans. Si cette demande est accordée, cette charte pourra rester inexploitée pendant cinq autres années, même si ce n'est que dans un but de spéculation. Le Parlement ne devra pas accorder des pouvoirs d'expropriation à si longue échéance, à moins que la compagnie ne donne des preuves de sa bonne foi et de son intention d'exécuter les travaux.

L'hon. WM PUGSLEY (ministre des Travaux publics): J'ai eu à m'occuper de cette affaire, vu que le compagnie m'a soumis les plans pour les faire approuver. Quelque temps avant mon entrée au ministère, cette entreprise avait été partiellement approuvée, et les intéressés étaient d'avis qu'avant d'acquérir par voie d'expropriation le terrain nécessaire, la loi les obligeait à faire approuver leurs plans. Vu que nous avons créé une commission des eaux internationales à laquelle sont habituellement soumises toutes les questions concernant les eaux qui, sur tout le parcours ou une partie de leur parcours, servent de frontière entre le Canada et les Etats-Unis, j'ai cru qu'il serait préférable de soumettre l'affaire à cette commission.

Si je n'avais pas pris cette décision j'aurais cru de mon devoir, après avoir pris connaissance du rapport des ingénieurs de mon département, d'approuver les plans de la compagnie et cette dernière aurait alors pu procéder à l'expropriation. Vu ces circonstances, je crois qu'il ne serait pas juste de refuser à la compagnie, une prorogation de délai.

Il est possible que le délai que l'on demande soit trop long, mais la compagnie a certainement le droit d'obtenir un délai raisonnable. On m'informe, et je n'ai pas lieu d'en douter, que la compagnie est déjà propriétaire d'une partie considérable du terrain nécessaire à l'exploitation de la chute, à l'endroit où elle se propose d'établir ses usines, mais qu'elle désire acquérir certains autres emplacements par voie d'expropriation. Le Parlement a accordé à la compagnie les pouvoirs qu'elle solicitait ; les opérations de cette dernière ont été retardées parce que j'ai cru sage de soumettre la question à la commission des eaux internationales; le délai accordé à la compagnie pour exproprier expirera au commencement de l'été et elle aurait pu difficilement exercer ces pouvoirs avant l'expiration de ce délai. Pour toutes ces raisons, je considère qu'il n'est que juste d'accorder cette prorogation.

M. PERLEY: La compagnie a-t-elle donné des preuves qu'elle était en état d'exécuter les travaux nécessaires à l'exploitation de cette chute d'eau? Il est toujours facile de se procurer des plans ; cela ne coûte pas cher et ensuite on tâche de vendre à d'autres les privilèges qu'on a obtenus.

L'hon. M. PUGSLEY : Les intéressés dont j'oublie les noms en ce moment mais qui sont des citoyens très respectables m'ont donné l'assurance la plus formelle qu'ils étaient prêts à exécuter les travaux et attendaient impatiemment que leurs plans fussent approuvés, mais par déférence pour le Gouvernement américain, j'ai cru devoir lui soumettre ces plans. Sans cela, je suis convaincu que la compagnie ne viendrait pas aujourd'hui demander une prorogation du délai. Je trouve cependant que le délai fixé par le bill est plus long qu'il n'est nécessaire. S'il était raccourci de deux ans, je suis d'avis qu'il serait amplement suffisant.

M. A. HAGGART: Ce bill confère-t-il aux promoteurs de l'entreprise des privilèges qui priveraient qui que ce soit du droit d'exploiter cette chute?

L'hon. M. PUGSLEY: Oui, à l'égard de cet endroit.

M. PERLEY: Le ministre ne pense-t-il pas qu'il serait temps de cesser de concéder ainsi ces chutes d'eau dont la valeur augmente tous les jours? Ces chutes sont une des grandes richesses du pays. Cette même question a été discutée l'autre jour à propos d'une charte demandée pour une compagnie de l'Ouest. Avant longtemps, ces chutes remplaceront la houille, au moins comme combustible. N'est-il pas temps de cesser d'accorder à des particuliers des chutes qui les rendent pour ainsi dire propriétaires de chutes considérables dont la plupart appartiennent à l'Etat? Ceux à qui ces privilèges sont conférés ne sont évidemment pas en état de les exploiter eux-mêmes, mais ils sont assez avisés pour savoir qu'avant peu ils auront une grande valeur.

M. PARDEE: La compagnie a déjà fait l'acquisition de gré à gré de presque tout le terrain nécessaire, et il ne lui reste plus à acquérir que quelques emplacements dont les propriétaires ne sont pas domiciliés sur les lieux. Ces propriétaires demandent des prix excessifs. On voit par là que la compagnie a réellement tenté de mettre à exécution l'entreprise par laquelle elle a été constituée.

M. PERLEY: J'aimerais à savoir du parrain du bill s'il est en état de confirmer ces renseignements.

M. PARDEE: Je sais seulement que ces déclarations ont été faites devant le comité et j'ai reçu de l'avocat de la compagnie une lettre dans laquelle il affirme que telle est en effet la situation actuelle de la compagnie. Naturellement, je n'en sais rien personnellement.

M. MADDIN: Je crois que la principale objection du représentant d'Argeneuil ne vise pas l'expropriation de ces terrains, mais le droit de séquestrer cette chute pendant cinq ans. Le Gouvernement a pris, au cours de la présente session, des mesures tendant à la conservation de nos richesses naturelles; il a même créé à cette fin trois nouveaux comités de cette Chambre, et je considère que ce ne serait pas une mauvaise idée de soumettre l'affaire au

comité des cours d'eau et des forêts pour savoir s'il croit sage d'autoriser une compagnie à mettre ainsi une chute sous séquestre pendant cinq ans.

L'hon. M. PUGSLEY: Je considère qu'une telle démarche serait injuste envers la compagnie. Le Parlement lui a déjà accordé une charte et les privilèges nécessaires pour acquérir le terrain et exploiter la chute. Forte de cette autorisation, la compagnie s'est mise à l'œuvre; elle a fait l'acquisition, me dit-on, de tout le terrain dont elle a besoin à cette fin. Nous devrions la traiter exactement comme nous traitons toutes les autres. Nous refusons rarement de proroger le délai raisonnablement, lorsque le Parlement a accordé une charte.

Quant à l'objection soulevée par le représentant d'Argenteuil, elle me paraît très importante. C'est une question à considérer de savoir si l'Etat ne devrait pas avoir la haute main sur toutes les chutes du pays, mais avant de refuser à des particuliers le privilège d'exploiter ces chutes pour les faire servir aux entreprises industrielles, ce qui est un très grand avantage pour le public, le Gouvernement devrait être prêt à en entreprendre lui-même l'exploitation. Si nous refusons à des particuliers le privilège d'exploiter ces chutes sans que l'État soit prêt à les exploiter lui-même, il s'ensuivra qu'elles ne seront point exploitées. Nous avons déjà accordé de nombreuses chartes à des particuliers, et il ne serait pas juste de nous arrêter précisément à celle-ci sans avoir encore rien décidé pour l'avenir.

Ayant déjà accordé une charte à cette compagnie, il ne serait pas raisonnable de lui refuser une prorogation de délai. Je conseillerais cependant au parrain du bill s'il est présent de substituer 1912 à 1914, comme date de l'expiration du délai. Cela donnerait à la compagnie tout le temps nécessaire pour exercer le droit d'expropriation que lui confère sa charte.

M. PERLEY : Je demanderai au parrain du bill si celui-ci a été combattu devant le comité.

M. PARDEE : Un député qui était présent au comité me dit que personne m'est opposé à l'adoption du projet de loi.

M. SPROULE : Le ministre dit que la compagnie a obtenu ce privilège du Parlement et qu'on ne devrait pas lui refuser une prorogation de délai. Elle a obtenu sa charte et l'a laissé périmer. Elle l'a obtenu à une époque où l'on prêtait peu d'attention a ces chutes d'eau du pays ; depuis on a mieux compris la nécessité de s'occuper de ces précieuses ressources qui, le plus souvent, appartiennent aux provinces, bien que dans le présent cas, j'imagine, cette chute d'eau du fleuve Saint-Laurent relève probablement des autorités fédérales. Toutefois, je suis d'avis que les provinces devraient avoir la haute main sur ces sources d'énergie hydraulique. Il me semble que ces biens sont la propriété des provinces; conséquemment, je crois que ces dernières auraient le droit de les affirmer, si elles le jugeaient à propos. Je ne pense pas qu'on devrait en faire cadeau.

C'est une erreur et une violation des doctrines économiques. On devrait les affermer afin que la province en retire à la longue un revenu considérable. La province d'Ontario, du moins, se demande dans quelle mesure elle doit réglementer les chutes d'eau qui appartiennent à la province. Ce fait, ainsi que l'intérêt que cette question a dernièrement provoqué chez les autorités fédérales et parmi le public, devrait nous engager à déployer plus de prudence que nous ne l'avons fait jusqu'à ce jour. Puisque la charte est périmée et que la compagnie n'a rien fait, je ne crois pas que nous commettions une grande injustice en laissant disparaître la compagnie et en permettant que la propriété retourne à la province ou à l'Etat, selon le cas.

L'hon. M. PUGSLEY : L'honorable député se trompe en disant que la charte est périmée. Si elle l'était, le raisonnement de mon honorable ami aurait un certain poids, mais elle ne l'est pas. Il y a quelque temps les intéressés sont venus à Ottawa nous demander d'approuver leurs plans et ils avaient encore un délai de plusieurs pour exercer les privilèges que leur charte leur confère. Le délai n'expirera qu'au cours du mois de juin prochain.

M. SPROULE : Ceci est la dernière session et leur charte est pour ainsi dire périmée.

L'hon. M. PUGSLEY : Si j'avais approuvé les plans, lorsqu'ils se sont adressés à moi, ils auraient eu assez de temps pour acquérir le terrain par voie d'expropriation avant l'expiration du délai. Mais j'ai cru qu'il convenait, par déférence envers le gouvernement américain, de soumettre toute l'affaire à la commission des eaux internationales. Ils craignent que la commission ne fasse pas connaître ses conclusions assez tôt pour qu'ils puissent exproprier avant l'expiration du délai; voilà pourquoi ils s'adressent à nous. Cependant, je crois que la prorogation de délai qu'ils sollicitent est trop longue. Je suis d'avis qu'on ne devrait pas le prolonger au delà de 1911 ou de 1912.

M. SPROULE: Le ministre semble animé d'un seul désir, celui de renouveler les pouvoirs de la compagnie, afin qu'elle puisse acquérir le terrain par voie d'expropriation. Ce qui m'a frappé, c'est que nous lui donnons, pour ainsi dire, la jouissance perpétuelle de cette chute d'eau, tandis que la charte deviendrait caduque, si nous ne la

renouvelions pas à la présente session. Puisque la compagnie a laissé s'écouler presque tout le délai sans tirer parti de sa charte, abstraction faite de quelques travaux préliminaires, je ne crois pas que ce serait là une grave injustice de conserver cette chute d'eau aux autorités auxquelles elles appartient, vu que nous sommes à la veille d'inaugurer une politique nouvelle relativement à ces sources d'énergie hydraulique.

M. PERLEY: C'est uniquement pour des motifs d'un ordre général que j'ai soulevé cette question. Je n'ai rien à dire contre ce projet-ci; je ne connais pas les intéressés. Mais j'approuve les déclarations du ministre. Nous désirons que nos forces hydrauliques se développent le plus rapidement possible; si l'Etat n'accomplit pas cette tâche, nous devrons la confier à des sociétés particulières. Cependant, il faut examiner attentivement s'il n'y aurait pas lieu à l'avenir, avant d'accorder de semblables privilèges. d'exiger des preuves de la bonne foi des intéressés et des moyens dont ils disposent pour mener l'entreprise à bonne fin. Nous devrions poser en principe que nous n'accorderons pas de chartes relatives à des chutes d'eau de grande valeur aux promoteurs qui ne les sollicitent que dans un but de spéculation, car nous savons tous que ces chutes deviendront d'une importance extrême.

Toutefois, dans le présent cas, nul membre du comité ne semble s'opposer au projet de loi et nous pourrions accepter la proposition du ministre et fixer à 1911 au lieu de 1914, la prolongation du délai accordé pour l'exercice des privilèges d'expropriation. La compagnie aurait ainsi tout le temps nécessaire. Si elle est de bonne foi, un délai de deux ans est amplement suffisant pour lui permettre de réaliser tous ses desseins.

L'hon. M. PUGSLEY: Je propose comme amendement de retrancher la date "1914" dans la 4e ligne de l'article 1er et de la remplacer par la date "1911".

M. l'ORATEUR SUPPLEANT: Je crains que la motion ne puisse être adoptée sans un avis préalable, or, aucun avis n'a été donné, que je sache. Dans le cas d'un bill d'intérêt privé discuté en comité général, il faut donner avis de tout amendement offrant une grande importance.

L'hon. M. PUGSLEY: Ne pourrait-on pas proposer un amendement du consentement unanime du comité?

M. SPROULE: Dans la négative, proposez de renvoyer à la prochaine séance la suite de la discussion.

M. l'ORATEUR SUPPLEANT: Je préférerais que le comité levât sa séance plutôt que de créer un précédent qui pourrait me lier les mains.

L'hon. M. PUGSLEY: Je donne donc avis que je proposerai cet amendement à la prochaine séance du comité.

(Il est rendu compte de l'état de la question.)

DISCUSSION DU BILL CONCERNANT LA COMPAGNIE DU CHEMIN DE FER CANADIEN DU NORD DE L'ONTARIO.

La Chambre se déclare en comité général et passe à la discussion des articles du bill (n° 75), déposé par M. Pardee, concernant la compagnie du chemin de fer du nord de l'Ontario.

Sur l'article 1er.

L'hon. GEO. P. GRAHAM (ministre des Chemins de fer et des Canaux): On a soulevé une objection devant le comité relativement à ce projet de loi. Les membres du comité des chemins de fer ont été unanimes à dire que la seule manière d'en disposer conformément au désir exprimé était de communiquer les faits à la Chambre et de laisser au comité général le soin de régler le sort du projet de loi.

M. l'ORATEUR SUPPLEANT: La ligne de conduite à suivre est celle qui est indiquée dans le bill précédent, à savoir que le comité renvoie le bill à la Chambre et que celle-ci se prononce sur le changement apporté à la procédure ordinaire.

M. SPROULE: Cet amendement a-t-il été adopté au comité des chemins de fer.

L'hon. M. GRAHAM: Le comité des chemins de fer l'a adopté d'une commune voix.

M. SPROULE: Cela remédie à tout. Le comité des chemins de fer a exprimé son approbation.

L'hon. M. GRAHAM: Le comité a été unanime, mais il a cru qu'il ne pouvait pas agir ainsi sans faire rapport à la Chambre. Si le comité général approuve le changement et si le comité des chemins de fer est unanime, la procédure est parfaitement régulière.

M. PERLEY: Quel est l'article?

L'hon. M. GRAHAM: Le paragraphe e.

M. l'ORATEUR SUPPLEANT: Pour faire mieux comprendre la situation, je crois devoir lire le texte du rapport du comité des chemins de fer:

Conformément aux prescriptions de la règle 105, votre comité appelle l'attention de la Chambre sur un amendement qui a été inséré dans le bill en dernier lieu mentionné autorisant la Canadian Northern Ontario Railway Company à construire une ligne ferrée depuis un point sur sa ligne construite, à ou près Sudbury, dans une direction sud-ouest jusqu'à un point à ou près Little-Current, vu que cette disposition ne paraît pas avoir été prévue dans l'avis ou dans la pétition pour le

bill telle que rapportée par l'examinateur des pétitions pour bills d'intérêt privé.

M. HENDERSON: S'agit-il de savoir s'il y a aucun avis suffisant?

L'hon. M. GRAHAM: Il n'y a pas eu d'avis.

M. HENDERSON: Je ne m'oppose pas à l'adoption du projet de loi. Je n'étais pas présent au comité des chemins de fer et j'ignore ce qu'on y a dit; mais je ne crois pas que nous devions exercer ici ce soir des pouvoirs extraordinaires relativement à un cas où il n'y a pas eu d'avis, si notre conduite doit être invoquée comme un précédent à l'égard de quelque autre projet de loi. C'est le seul inconvénient que je vois. S'il est formellement entendu qu'on n'invoquera pas cela comme un précédent à l'avenir, je n'ai pas d'objection.

L'hon. M. FIELDING: Comment mon honorable ami peut-il exiger que tous les députés n'invoquent pas ce précédent?

L'hon. M. GRAHAM: Nous n'aurions pas suivi cette ligne de conduite si quelques-uns des plus anciens membres du comité des chemins de fer n'avaient pas déclaré qu'elle était parfaitement régulière et qu'elle avait souvent été adoptée. Si le comité général le juge à propos, nous pouvons renvoyer le projet de loi au comité des ordres permanents.

M. SPROULE: A quoi bon puisque nous savons déjà qu'il n'y a pas eu d'avis. La seule chose à faire, ce serait de retrancher l'article au sujet duquel il n'y a pas eu d'avis, car autrement nous établirons un précédent dangereux qu'on invoquera certainement plus tard.

M. PARDEE: Plutôt que de retrancher l'article, nous réserverions le projet de loi et nous donnerions l'avis.

L'hon. M. GRAHAM: Autant vaut peut-être réserver l'article, afin de nous permettre de constater s'il n'a pas été d'usage de suivre cette ligne de conduite lorsque le comité des chemins de fer était unanime. Nous pourrons l'étudier de nouveau à la prochaine séance du comité.

(Il est rendu compte de l'état de la question.)

RENVOI DU PROJET DE LOI CONCERNANT LA COMPAGNIE D'ASSURANCE CANADA-LIFE.

L'ordre du jour appelle:

Discussion en comité général du bill (n° 56) concernant la compagnie d'assurance Canada-Life.

L'hon. W. S. FIELDING: (ministre des Finances): Ce projet de loi devrait être réservé. Le comité a fait rapport que l'avis est insuffisant, et j'apprends que les promoteurs ont l'intention de publier l'avis nécessaire. D'ailleurs, le projet de loi ne peut pas être discuté à présent.

M. HENDERSON: Sera-t-il discuté lundi?

L'hon. M. FIELDING: Le projet de loi devrait être réservé jusqu'à ce que les promoteurs aient donné un avis qui satisfasse la Chambre.

(Il est rendu compte de l'état de la question.)

DISCUSSION DU PROJET CONCERNANT LA COMPAGNIE DU CHEMIN DE FER DE KOOTENAY A ARROWHEAD.

La Chambre se déclare en comité général et passe à la discussion des articles du bill (n° 80), déposé par M. George Taylor, concernant la compagnie du chemin de fer de Kootenay à Arrowhead.

Sur l'article 1er.

M. GORDON: Je propose l'amendement dont j'ai donné avis:

Ladite compagnie devra, dans le cours de deux ans à compter de la date de l'adoption de la présente loi, construire quinze pour cent des milles, non encore construits, des chemins de fer qu'elle est autorisée à construire en vertu de l'article 7 du chapitre 70 des Statuts de 1901, et terminera lesdits chemins de fer et les mettra en exploitation dans le cours de cinq ans, et si lesdits quinze pour cent de milles à construire ne sont pas construits et ne sont pas exploités dans les périodes respectives ci-dessus mentionnées, les pouvoirs de construction accordés à la dite compagnie par le Parlement deviendront caducs et nuls en ce qui concerne telle partie desdits chemins de fer qui ne serait pas alors terminée.

Le jour où ce projet de loi a été étudié par le comité des chemins de fer il y a eu, à la même heure, une séance du comité des banques et du commerce qui s'occupait du bill sur les assurances, et une séance du comité des ordres permanents qui mettait à l'étude le bill concernant la compagnie d'assurance du Canada-Life. Vu qu'un grand nombre de députés étaient présents à ces deux autres comités importants, il y en avait très peu au comité des chemins de fer et mon amendement a été repoussé par une très faible majorité de deux voix. Je considère donc que c'est à juste titre que je demande à la Chambre de remettre ce projet de loi à l'étude.

De plus, grâce à un amendement adopté par le comité des chemins de fer, la compagnie a obtenu un délai de cinq ans pour construire sa voie ferrée entre Lords et Arrowhead en passant par Duncan, ce qui est réellement la partie inachevée du chemin de fer autorisé par la première charte.

Par cet amendement, la compagnie déclare à la Chambre qu'elle commence à construire un tronçon de voie ferrée qui reliera deux parties déjà construites de son réseau.

On peut encore invoquer à l'appui de mon amendement, le fait qu'en 1906, la compagnie a obtenu du Parlement une prolongation de délai de trois ans pour construire cette partie de la voie ferrée, et qu'elle n'a absolument rien fait pendant ces trois ans.

Autre raison. Outre le privilège d'hypothéquer le chèque à raison de $25,000 par mille, elle a obtenu une forte subvention en argent de tant par mille, subvention qui lui a été versée quant à la partie déjà construite.

Il y a encore une raison plus puissante. C'est qu'en 1901, lorsque la compagnie demanda sa charte en premier lieu, les prospecteurs et les capitalistes ont afflué vers ce territoire de Kootenay, attirés par l'espoir que le chemin de fer serait construit immédiatement. Cette contrée est très accidentée et renferme plusieurs lacs splendides. Les minéraux y ayant été découverts, les prospecteurs crurent qu'ils pouvaient se fier à la parole d'une aussi puissante compagnie que le Pacifique-Canadien; aussi, firent-ils venir à grands frais une grande quantité de machines pour exploiter les mines et ils s'aperçurent en fin de compte qu'on les avait trompés et que le chemin de fer ne serait pas construit.

De plus, un grand nombre de cultivateurs se sont établis dans cette région dans le même espoir et, depuis neuf ans, ils sont privés des fruits de leurs labeurs et des revenus qu'ils espéraient retirer de leurs capitaux.

Je ferai aussi observer à la Chambre que les journaux quotidiens publient en gros caractères un article qui est censé avoir été approuvé par les administrateurs et qui déclare que la compagnie est à la veille d'achever promptement la construction de ce chemin de fer. Je citerai cet article, si le comité me le permet:

> Nous apprenons de bonne source que l'un des motifs qui ont engagé le chemin de fer canadien du Pacifique à suspendre les travaux du chemin de fer central de Kootenay est le désir de hâter la construction de la voie ferrée d'Arrowhead à Kootenay qui reliera Revelstoke au chemin du Nid-de-Corbeau et fera de Revelsoke le centre le plus important vers lequel convergeront lets chemins de fer de la province de la Colombie-Anglaise. On dit que le chemin de fer canadien du Pacifique admet maintenant qu'il doit construire ce chemin sans délai afin d'être en état de transporter les grandes quantités de grains qui se cultivent des prairies de l'Ouest jusqu'au littoral du Pacifique.

Il y a dans cet article quelque chose de mauvais augure à propos de la raison qui a engagé le Pacifique-Canadien à ne pas construire le chemin de fer central de Kootenal. Je rappellerai qu'il y a quelques semaines le comité des chemins de fer était saisi d'un projet de loi tendant à prolonger le délai fixé pour achèvement de ce chemin et que je me suis opposé à ce qu'on prolongeât le délai sans insérer une disposition décrétant que la construction de la voie ferrée commencerait avant une certaine date. Croiriez-vous qu'à ce moment là la compagnie du Pacifique-Canadien mit des ouvriers à l'ouvrage et annonça dans les journaux de la région qu'elle était à la veille de hâter l'achèvement du chemin de fer de Kootenay, mais que, dès que la Chambre eut adopté le projet de loi sans y inséser une disposition semblable à celle que je suggérais, une dépêche fut envoyée là-bas et les travaux furent suspendus.

Dans les mêmes journaux qui annonçaient que le chemin de fer central de Kootenay serait construit, nous lisons aujourd'hui que les travaux ont été suspendus parce que la compagnie du Pacifique-Canadien est à la veille de construire le chemin de fer d'Arhowhead à Kootenay.

La population de cette partie de la Colombie-Anglaise se trouve dans une situation bizarre en ce que les chemins de fer doivent suivre la voie la plus facile afin de traverser les grandes chaînes de montagnes pour communiquer avec l'extérieur. Bien que ces lignes soient courtes, il est nécessaire de les établir afin d'assurer le progrès de cette partie de la province.

L'amendement que je propose est juste et raisonnable car il n'oblige la compagnie qu'à construire 15 p. 100 du nombre total de milles mentionné dans la charte et certains membres du comité seront surpris d'apprendre que ces 15 p. 100 ne représentent que six à sept milles. Cela ne semble pas être beaucoup pour une puissante compagnie comme le Pacifique-Canadien, vu qu'elle déclare dans les journaux quotidiens et dans le projet de loi lui-même qu'elle commencéra à construire ce chemin de fer avant deux ans et qu'elle le terminera et le mettra en opération d'ici à cinq ans.

Pendant que le bill était soumis au comité, le ministre des Chemins de fer a dit à bon droit qu'il avait reçu des chambres de commerce des résolutions le priant de faire décréter que la compagnie commencerait immédiatement à établir cette ligne. On a débattu au comité des chemins de fer le projet d'adopter des moyens d'obliger les compagnies impétrantes à prouver leur bonne fin en construisant dans un délai raisonnable les chemins de fer qui font l'objet des chartes demandées. A mes yeux, on ne saurait résoudre plus aisément la difficulté qu'en décrétant qu'une faible partie de tout le réseau sera construite dans un délai déterminé. Certes, l'amendement que je propose ne commet pas d'injustice, puisqu'il accorde à cette compagnie un délai de deux ans pour construire 15 p. 100 d'un chemin qui, de son aveu, sera achevé et mis en exploitation dans cinq ans.

Mon amendement devrait éveiller l'esprit de justice et le sens de l'équité de tous les membres de ce comité. Ce n'est pas

trop exiger, même ce n'est rien exiger, que de demander à cette compagnie de prouver sa bonne foi en construisant, au cours de deux ans 15 p. 100 du nombre total de milles mentionnés dans la charte.

Si j'avais une carte géographique, je ferais voir au comité que cette ligne se rend de Lardo à Arrowhead. L'embranchement d'Arrowhead a déjà été construit grâce aux pouvoir conférés par une autre charte; il part de la ligne principale du chemin de fer canadien du Pacifique à Revelstoke et aboutit à un endroit situé sur les bords des lacs Arrow qui font partie de la rivière Columbia. En complétant ce petit chaînon de 40 milles, la compagnie aura une ligne qui facilitera l'accès de cette zone fertile et l'exploitation des mines et des terres arables. Les colons qui se sont établis là-bas et les capitalistes qui y ont placé des fonds pourront récolter les fruits de leurs labeurs et de leurs placements. Je prie le comité d'appuyer cet amendement en tant que proposition pratique

M. MILLER: Combien de milles représentent ces 15 p. 100 ?

M. GOODEVE: De six à sept milles. J'ai appris de M. Thompson, le représentant du Pacifique-Canadien, qui'l y a 40 milles à construire, de sorte que les 15 p. 100 représentent à peu près cette distance.

M. MILLER: Quels avantages la population de l'endroit retirera-t-elle de la construction de ces six milles?

M. GOODEVE: Cette construction serait une garantie absolue que la compagnie achèvera les 40 milles de voie ferrée de la tête de l'un des lacs jusqu'au pied de l'autre. L'amendement ne serait pas injuste pour la compagnie, puisqu'elle déclare qu'elle achèvera la construction des 40 milles en moins de cinq ans.

M. PARDEE : Combien de milles sont construits?

M. GOODEVE: Environ 33 milles de la tête du lac jusqu'à Larder. En conséquence de la construction de cette voie la compagnie a érigé une vaste scierie au pied du lac et elle fait un commerce énorme. Le chemin est d'un bon rapport et la scirie donne de l'ouvrage à 200 hommes. Cela fait penser à un autre bon argument en faveur de la construction du chemin. Les rives du lac sont convertes de quelques-unes de ces belles essences du Canada, et si le chemin de fer était construit, ou y verrait d'autres scieries que celle que j'ai mentionnée.

(Il est rendu compte des délibérations).

3e LECTURE,

Après délibération sommaire en comité général, du bill (n° 30), déposé par M. Turriff, concernant une subvention accordée par le gouvernement d'Ontario à l'exécution d'un embranchement du chemin de fer Grand-Tronc-Pacifique sur le lac Supérieur.

M. GORDON.

SUITE DE LA DISCUSSION DES SUBSIDES.

La Chambre se déclare en comité des subsides.

Pour une balance à peser, de 100 tonnes, sur la voie à la bifurcation d'Aston, $2,500.

L'hon. GEO. P. GRAHAM (ministre des Chemins de fer et des Canaux) : Il n'y a jamais eu de balance à cet endroit. Des députés ont été témoins de certaine discussions relativement au pied du bois et on a décidé de poser cette balance.

M. BARKER: Le ministre pense-t-il qu'il convient d'imputer le prix d'une telle balance sur le compte capital d'un chemin de fer qui a 50 années d'existence? Il semble étrange qu'on ne puisse pas se procurer une nouvelle chaise pour un bureau de l'Intercolonial sans en imputer le prix sur le compte capital. Cette pratique est contraire à la règle adoptée par les chemins de fer et on devrait y mettre fin.

L'hon. M. GRAHAM: Les autres chemins de fer font exactement la même chose; il s'agit d'une addition, ce n'est pas même un renouvellement.

M. BARKER : On pourrait imputer sur le compte capital le prix d'un nouveau bouton de porte. C'est l'un des articles ordinaires dont un chemin de fer a besoin. Nulle compagnie n'a jamais songé à imputer le coût d'aucun de ces objets sur le capital. Cela est monstrueux et il n'en serait pas question dans aucune institution où l'on ne cherche pas à obtenir des succès politiques en laissant voir un excédent.

L'hon. M. FIELDING : La somme en jeu ne change rien au principe. Il ne s'agit pas de savoir si la somme est importante ou modique, mais s'il y a lieu de l'imputer sur le capital. Il est légitime d'imputer ainsi le coût de toutes les améliorations de la voie.

M. BARKER: Il est reconnu que les institutions comme celle-là doivent, autant que faire se peut, s'efforcer de clore leur compte capital. Le principe ne consiste pas, comme l'honorable ministre semble le croire, à imputer tout ce qui est nouveau sur le capital. Lorsqu'un chemin de fer est suffisamment établi, en exploitation depuis assez longtemps—je ne dirai pas depuis cinquante ans, mais depuis dix ans—on ne pense pas à imputer sur le capital toutes les petites dépenses comme celle-ci—une balance de $2,500. On n'en finirait pas. D'après ce principe, si vous mettiez une nouvelle brouette sur le perron d'une gare, vous en imputeriez le coût sur le capital.

L'hon. M. FIELDING: Ce qui serait parfaitement légitime. Si vous augmentez le matériel d'un chemin de fer, tout ce qui accroit la valeur permanente de la propriété est à bon droit inscrit au compte du capital. Vu les connaissances étendues de l'honorable député (M. Barker) dans les questions de chemin de fer, je suis certain qu'il comprendra, s'il refléchit, qu'il y a ici une question de principe, qu'il ne s'agit pas de la somme en jeu, et que sa prétention n'est pas fondée.

M. BAXTER: J'ai réfléchi et je parle en connaissance de cause, lorsque je dis que de grandes entreprises de ce genre qui sont suffisamment établies, des entreprises en marche, lorsqu'elles ont besoin de menus objets—de quelques trucks de plus près de la gare ou d'autre chose dont le coût est de quelques milliers de dollars—ne pensent jamais à imputer le prix sur le capital. Prenons le Grand-Tronc-Pacifique ou le Pacifique-Canadien qui n'a peut-être pas de compte du capital, ils ne pourraient pas se procurer les objets nécessaires. Les compagnies dépensent de cette façon des milliers de dollars et ces dépenses sont imputées sur les frais d'entretien ou le revenu. Ce ne sont pas nécessairement des frais d'entretien dans une entreprise en état d'exploitation, mais ces dépenses sont à la droite inscrites au compte du revenu. J'ai dit que je pourrais citer au comité—pas à ce moment, bien entendu—des passages de certains auteurs qui ont traité de l'expropriation des chemins de fer, pour prouver ce que j'affirme.

L'hon. M. FIELDING: Si l'honorable député parcourt les comptes de l'Intercolonial, il constatera que plusieurs dépenses du même genre sont imputées sur le capital. Lorsque ce sont des améliorations, la question ne souffre aucun doute, à mon avis. Parfois, il y a lieu de se demander si la somme représente une amélioration. Naturellement, il y a matière à critique lorsqu'on impute sur le capital le coût d'un renouvellement. Mais si on ajoute un prolongement d'un mille, une nouvelle gare, ou quoi que ce soit, qui augmente la valeur de la propriété, les dépenses sont en droit portées au compte du capital, selon moi. Nulle compagnie, cela va de soi, ne voudrait ouvrir un compte du capital pour de telles bagatelles, mais lorsque ce compte existe, elles sont à juste titre imputées sur celui-ci.

M. BARKER: C'est précisément cela. Un chemin de fer organisé n'a pas de compte du capital, et nulle compagnie, qui a employé son capital à établir un réseau de voies ferrées, ne devrait en avoir; l'entreprise devrait subvenir à elle-même et se soutenir seule. Naturellement, s'il s'agit d'ajouter un nouvel embranchement, c'est autre chose; mais c'est pure folie de dire qu'il est nécessaire de tenir un compte du capital pour chaque petit accessoire, pour la moindre commodité le long des 1,500 milles de parcours du chemin de fer. Une compagnie qui remplacerait tous les ponts de bois par des ponts de fer ou des rails de 60 livres par des rails de 80 livres, imputerait la différence du coût sur le capital. Mais, il y a quelques années, nos adversaires ont inscrit au compte du capital le prix intégral des rails de 80 livres.

L'hon. M. FIELDING: Non.

M. BARKER: Oui, ils ont imputé sur le capital tout le prix des rails de 80 livres et ils ont inscrit au crédit de l'Intercolonial le prix des rails de rebut.

L'hon. M. FIELDING: Ce n'est pas cela que l'honorable député disait tantôt.

M. BARKER: Ils ont jeté parmi les rebuts les vieux rails et en ont crédité le prix à l'Intercolonial. Ce n'est pas la manière de tenir les comptes.

L'hon. M. FIELDING: En principe, je ne vois pas de différence entre ajouter un rail et ajouter une balance. La modicité de la somme n'y fait rien. Ainsi que je l'ai dit, nulle compagnie n'ouvrirait un compte pour ces faibles sommes, mais lorsqu'un compte est ouvert, elle doit se demander si elle imputera la dépense sur l'un ou sur l'autre.

Dans le présent cas, quel compte faut-il choisir? Le compte du capital, assurément, car c'est évidemment une amélioration. Pourtant, l'honorable député (M. Barker) dit qu'il ne devrait pas y avoir de compte du capital d'ouvert. Eh bien, force nous est de différer d'opinions avec lui sur ce sujet. Mon honorable ami se demande ce que ferait une compagnie de chemin de fer dans le présent cas. Le chemin de fer canadien du Pacifique, par exemple, a toujours imputé sur le capital des dépenses qui, au dire de l'honorable député ne devraient pas être inscrites au même compte dans le cas de l'Intercolonial.

M. BARKER: Je ne crois pas que le ministre puisse trouver un seul exemple. Au bout de dix ans, si le Pacifique-Canadien vient ici demander la permission d'émettre du capital nouveau, le ministre supposera-t-il que, dans l'intervalle, cette compagnie n'a pas acheté de trucks ou d'autres objets dont elle avait besoin?

L'hon. M. GRAHAM: Aussi augmente-t-elle son compte du capital chaque année.

M. BARKER: Lorsqu'elle doit faire une dépense considérable, une dépense qui ne la mettrait pas l'embarras, elle l'impute sur le capital. Mais le présent cas ressemble à celui d'une manufacture qui poserait un châssis vitré dans son bureau et en inscrirait le coût au compte du capital.

L'hon. M. FIELDING: Si c'était un châssis nouveau, il faudrait certainement

en imputer le prix sur le capital. Même s'il existait un châssis auparavant et si la compagnie améliorait sa propriété en posant une glace, il faudrait en faire autant.

M. BARKER: Nulle manufacture du pays ne voudrait tenir un compte du capital pour de semblables dépenses—le remplacement d'une vieille porte de devant par une porte nouvelle.

L'hon. M. FIELDING : Cela est un renouvellement.

M. BARKER: De même, une ancienne compagnie de chemin de fer comprend que, dans la poursuite de ses affaires, il y a plusieurs objets nouveaux qu'elle doit acheter, mais elle n'a pas l'idée d'inscrire ces acquisitions au compte du capital. Plus tôt l'Intercolonial admettra ce principe, plus tôt nous pourrons comparer ses profits ou ses pertes aux profits ou aux pertes des chemins de fer qui appartiennent à des compagnies privées.

M. SPROULE: Le ministre des Finances (l'hon. M. Fielding) ne voit pas la différence entre ajouter un rail ou une balance. Le chemin ne peut pas se passer de rails, mais il peut se passer de balances.

L'hon. M. FIELDING: Non, il doit peser les marchandises qu'il transporte.

M. SPROULE: Il peut se servir des balances qu'il a ailleurs. Il peut être commode d'avoir une balance à cet endroit, mais on s'en passait auparavant. Je ne considère pas qu'une balance améliore la voie ferrée; elle facilite seulement la manutention des marchandises. Ce qu'on ajoute à la plate-forme de la voie, aux gares et le reste constitue, à mes yeux des améliorations, mais je ne pense pas qu'en ajoutant une balance ici ou là, on améliore un chemin de fer.

Pour une voie de garage pour voitures à voyageurs à Gibson, $4,000.

M. CROCKET: Est-ce le coût intégral?

L'hon. M. GRAHAM: Oui. Nous exécutons nous-même les travaux.

Chemin de fer de l'île du Prince-Edouard.—Prolongement du quai à Souris.—Crédit supplémentaire, $23,000.

L'hon. M. GRAHAM: Cette somme est destinée au quai de Souris dont la construction a été adjugée en 1907. Nous devons de ce chef une balance de $2,300. Le coût total sera d'environ $71,000.

M. FRASER: Le ministre nous dira-t-il si cette entreprise a été adjugée sur soumissions et, dans l'affirmative, quels étaient les soumissionnaires et les prix?

L'hon. M. GRAHAM: L'entreprise a été adjugée à forfait et à prix de série. Les soumissionnaires étaient Hugh Macdonald, de North-Sydney, $71,000, et E. N. Walberg, $55,830, mais la somme s'élevait à près de $71,000, d'après les prix de série. Cependant le total, y compris les prix de série, était inférieur au chiffre de la soumission suivante.

M. FRASER: L'entreprise a donc été adjugée à E. A. Walberg, au prix de $55,000?

L'hon. M. GRAHAM: Non, c'était un marché à forfait avec prix de série. Le chiffre est approximatif.

M. FRASER: Le ministre peut-il me dire exactement ce que l'entreprise a coûté?

L'hon. M. GRAHAM : Nous n'avons pas reçu les calculs définitifs, mais le coût de l'entreprise est à peu près de $71,000, peut-être quelques dollars de moins.

M. PERLEY : Quelle était la première estimation du coût de ce quai ?

L'hon. M. GRAHAM : Notre ingénieur l'a estimé à $75,000. L'entreprise est achevée.

M. FRASER : Le département sait-il que les ouvrages en béton de ce quai se sont fendillés depuis cinq ou six mois et qu'à présent le quai n'a pour ainsi dire aucune utilité et qu'il a été inutile, l'automne dernier, pendant le temps de la navigation ?

L'hon. M. GRAHAM : La crevasse dont parle l'honorable député a été causée dernièrement par un navire qui a frappé la jetée. Elle n'a aucune importance.

M. FRASER : Le département sait-il que dans son état actuel, ce quai ne peut pas servir et n'a pas pu servir l'automne dernier ?

L'hon. M. GRAHAM : Ce n'est pas ce que dit le rapport que nous avons reçu de nos ingénieurs. L'ingénieur en chef lui-même a visité le quai, l'été dernier, et il déclare qu'il est en bon état.

M. FRASER : Je parle de la crevasse et de l'état du quai à la clôture de la navigation. Lorsqu'on déclare que le quai était achevé, il était loin de l'être. La partie supérieure est inachevée ; il faudra deux pieds d'argile ou d'autre terre pour la rendre propre à la circulation des attelages. La crevasse existait l'automne dernier et le quai n'a presque pas pu servir aux expéditeurs à la clôture de la navigation et quelque temps auparavant.

L'hon. M. GRAHAM : La mise d'un peu de terre sur le quai ne fait pas partie de l'entreprise. Les avis diffèrent quant à l'utilité du quai ; mon honorable ami est le premier à en parler. Naturellement, il doit comprendre que cela n'est pas compris dans le marché.

M. PERLEY : Si quelque chose n'est pas compris dans le marché, nous voulons sa-

voir combien coûtera le quai lorsqu'il sera achevé.

L'hon. M. GRAHAM : On s'en est servi. Il faudra peut-être le recouvrir de gravier ou d'autre chose du même genre.

M. FRASER : Est-ce l'intention du département de laisser le quai dans l'état où il était l'automne dernier ?

L'hon. M. GRAHAM : Après avoir lu les commentaires de mon honorable ami, nous demanderons un rapport à notre ingénieur et, s'il y a autre chose à faire, nous le ferons.

Embranchement de Montagne.—Indemnité pour terrains, $6,851.51.

L'hon. M. GRAHAM : Cette indemnité, l'indemnité pour terrain de l'embranchement de Murray-Harbour et celle de l'embranchement de Vernon-River ont été fixées par la cour d'échiquier. L'embranchement de Montague est un tronçon de chemin de fer de 6 miles de longueur qui remonte à 1906. On s'est adressé à la cour d'échiquier pour faire fixer certaines indemnités.

M. FRASER: Depuis quand ces jugements contre le Gouvernement ont-ils été rendus?

L'hon. M. GRAHAM: Depuis les mois d'avril et de mai de l'an dernier.

Canal Lachine.—Crédit supplémentaire pour la reconstruction des talus, $78,000.

L'hon. M. GRAHAM: Cette question a été discutée à fond lors de l'examen du budget principal au chapitre des canaux, et nous avons déjà adopté un crédit qui servira à achever l'entreprise. La reconstruction de ces talus en béton de manière à en faire des parois presque neuves a été adjugée il y a quelques années. L'été dernier, après l'accident du canal Cornwall, notre ingénieur a fait une inspection complète de ces parois, et je lui ai demandé d'exécuter les travaux avec célérité parce que j'appréhendais d'autres accidents à nos canaux.

Canal Rideau.—Améliorations, $16,000.

L'hon. M. GRAHAM: Cette somme servira à payer les dépenses suivantes rendues nécessaires par le dommage causé par la glace et l'eau pendant les crues du printemps, en avril dernier:

Reconstruction partielle de la digue de barrage à l'écluse des rapides Noirs	$12,000
Reconstruction de la cloison à Manotick	1,500
Reconstruction du tablier en aval du déversoir de superficie à l'écluse d'Edmond	500
Réparation de la partie submergée de la cloison à la tête du perthuis de Newboro'	500
Réparation des berges aux écluses de Burritt's-Rapids et de Kingston-Mills	1,000
Total	$16,000

Canaux de Carillon et Grenville.—Réparation de la brèche dans le barrage de Carillon.—Crédit supplémentaire, $25,000.

L'hon. M. GRAHAM: Ceux qui étaient présents l'autre soir se rappellent probablement que j'ai expliqué que je retrancherais $25,000 du budget principal, n'y laissant qu'un crédit de $15,000, et que j'inscrirais une somme de $25,000 au budget supplémentaire, parce que je pouvais l'utiliser cette année, l'entreprise étant très avancée.

Chemins de fer et Canaux (dépenses imputables sur le revenu).—Divers.—Pour faire face aux dépenses causées par la préparation de plans pour la reconstruction du pont de Québec.—Crédit supplémentaire, $10,500.

L'hon. M. GRAHAM: L'an dernier, nous avons ouvert un crédit de $25,000. La présente somme servira aux travaux de la commission.

M. BARKER: Quels sont ceux qui dressent ces plans? Avez-vous confié ce travail à des spécialistes?

L'hon. M. GRAHAM: C'est la commission d'ingénieurs composée de MM. Vautelet, Modjeska et Maurice Fitzmaurice qui emploient ceux dont ils ont besoin. Nous ne leur proposons même pas ceux qui doivent servir sous eux. Je veux qu'ils assument toute la responsabilité. Ils nous ont demandé $10,500 de plus que le montant qu'ils ont dépensé cette année, jusqu'à ce jour.

Frais généraux de l'Intercolonial.—Crédit supplémentaire, $500,000.

L'hon. M. GRAHAM: Le chiffre de ce crédit a été fixé il y a quelque temps. Nous sommes rendus à une époque où nous pouvons le diminuer de $150,000.

M. BARKER: Cette somme servira aux frais d'exploitation, n'est-ce pas?

L'hon. M. GRAHAM: Aux frais d'exploitation. Il y aura sans doute beaucoup de discussion sur le chapitre des frais d'exploitation du budget principal. Cette somme porte le crédit à $350,000.

M. TAYLOR: Quelle est la raison de l'estimation si insuffisante des frais d'exploitation faite l'an dernier. Est-ce l'élection?

L'hon. M. GRAHAM: Non, c'était le calcul qu'on m'avait remis. Mais nous avons demandé un crédit supplémentaire, l'an dernier, qui a porté le montant à $9,000,000. On s'était trompé d'environ $1,500,000 en moins, l'année précédente.

Embranchement de Windsor.—Entretien.—Crédit supplémentaire, $7,000.

L'hon. M. GRAHAM: Nous posons des rails plus lourds sur l'embranchement de Windsor avec les recettes.

M. SPROULE: Quel est le poids des rails que nous y posez?

L'hon. M. GRAHAM: Nous remplaçons les rails de 56 livres par des rails de 67 livres dont nous nous servons à présent.

M. BLAIN: Où fabrique-t-on les rails que vous posez sur la voie de l'Intercolonial?

L'hon. M. GRAHAM: Ils sont tous fabriqués au Canada, soit à Sydney ou au Sault-Sainte-Marie.

M. BLAIN: Quel est le prix courant?

L'hon. M. GRAHAM: $32.50.

Milice et Défense (dépenses imputables sur le revenu).—Soldes et allocations.—Crédit supplémentaire, $170,000.

L'hon. sir FREDERICK BORDEN (ministre de la Milice): Ceci est simplement un rajustement du crédit. Nous n'augmentons pas d'un seul dollar le crédit du présent exercice. Mais certaines sommes étaient trop fortes et d'autres, trop faibles. On se propose de demander l'ouverture de ces crédits formant un montant total de $300,000 et de ne pas employer d'autres sommes que j'énumérerai et dont on n'a pas besoin, bien qu'elles aient été votées pour l'exercice courant.

Services des ingénieurs	$90,000
Munitions de guerre..	65,000
Arsenal fédéral..	60,000
Droits de douane..	85,000
Total	$300,000

On a besoin de cette somme pour la troupe permanente.

M. CROSBY: Qu'a-t-on fait à propos des sommes qui sont dues aux soldats d'Halifax? A-t-on pris des mesures pour les payer à bref délai?

Sir FREDERICK BORDEN: Dès que la Chambre adoptera ce crédit, me dit le ministre des Finances, l'auditeur général sera prêt à remettre un chèque.

M. CROSBY: Ils pourront toucher leur argent demain, si nous votons le crédit ce soir.

Sir FREDERICK BORDEN: Oui.

M. CROSBY: Alors, je serai bien aise s'il est adopté.

Exercices annuels.—Crédit supplémentaire, $105,000.

M. ROCHE: Je demanderai au ministre si le cours annuel d'instruction pour les étudiants de la ville de Winnipeg a eu lieu à la date ordinaire, ce printemps.

Sir FREDERICK BORDEN: Je ne'n suis pas absolument certain, mais je le pense. D'ailleurs, s'il n'a pas eu lieu, il aura lieu.

M. ROCHE: J'ai appris, lorsque je suis allé chez moi, que le cours n'avait pas eu lieu à la date ordinaire, mais qu'il avait été remis en avril ou vers ce temps-là.

Sir FREDERICK BORDEN: C'est possible.

M. ROCHE: Il y a eu beaucoup de mécontentement parmi les jeunes gens qui demeurent là-bas et qui seront occupés aux travaux des champs à ce temps-là de l'année. Ce retard les empêchera d'assister au cours d'instruction.

Sir FREDERICK BORDEN: J'espère qu'il n'en sera rien et, dès que ce crédit sera voté, la date du cours sera aussitôt fixée.

Transport.—Crédit supplémentaire, $12,500.

M. DANIEL: Qu'y a-t-il à transporter, du matériel ou des hommes?

Sir FREDERICK BORDEN: Il s'agit des transports ordinaires pour les camps et les cours d'instruction.

Collège militaire royal.—Crédit supplémentaire, $10,500.

M. BARKER: Pourquoi faut-il plus d'argent pour le collège militaire?

Sir FREDERICK BORDEN: Il n'y a pas une seule vacance au collège et il a fallu ajouter un instructeur ou deux.

Ministère des Postes, $240,000.

L'hon. RODOLPHE LEMIEUX (directeur général des Postes): On a besoin de cette somme pour faire face aux dépenses de la poste rurale, à l'établissement de nouveaux bureaux et de nouvelles lignes de poste, surtout dans les provinces de l'Ouest, et aux nouvelles exigences du service postal sur les lignes établies.

M. BARKER: Combien pour chacun de ces services?

L'hon. M. LEMIEUX: On calcule qu'il faudra de $80,000 à $85,000 pour la poste rurale; la balance servira aux autres fins. Chaque jour, les demandes relatives à l'ouverture de nouveaux bureaux abondent, surtout dans les provinces de l'Ouest, ce qui est un excellent indice de leurs progrès.

M. CROSBY: Le directeur général des Postes s'occupe-t-il de l'agrandissement si nécessaire du bureau de poste de Darmouth?

L'hon. M. LEMIEUX: Hier, le chef de l'opposition a appelé mon attention sur cette question, et il m'a fait observer que le bureau de Dartmouth est beaucoup trop petit pour les affaires qui s'y font. Ce matin, j'ai dit au sous-ministre d'obtenir un rapport de notre inspecteur à Halifax et

j'essaierai de persuader à mes collègues qu'il faut prendre des mesures cette année.

M. BLAIN: Je rappellerai au directeur général des Postes que son département a reçu une requête demandant l'ouverture d'un bureau de poste à Mount-Pleasant, dans le comté de Peel. Je lui demanderai aussi de faire examiner par son inspecteur les lignes de poste de ce comté. Ces lignes ont été établies il y a un grand nombre d'années et, depuis, la construction de nouveaux chemins de fer a nécessité un remaniement du service postal avec lequel on pourrait, dans l'intérêt du public, faire concorder les autres lignes de poste.

Le comité sera surpris d'apprendre que dans certains coins de l'ancien comté de Peel, il n'existe pas encore un service quotidien du courrier. Le directeur général des Postes rendrait service au public, s'il faisait changer les lignes de poste par son inspecteur. Cette innovation, qui n'augmenterait guère les frais généraux, accommoderait beaucoup la population.

L'hon. M. LEMIEUX: L'honorable député m'a déjà écrit à ce sujet et je demanderai certainement à l'inspecteur de m'adresser un rapport.

M. SEXSMITH: Au mois d'octobre dernier, il était grandement question d'ériger un nouveau bureau de poste dans le village de Lakefield où les facilités postales sont bien insuffisantes. Cependant, je ne trouve dans le budget aucun crédit destiné à la construction de cet édifice, bien que le directeur général des Postes se prépare à en ériger en plusieurs endroits dont la population n'est pas la moitié aussi nombreuse que celle de Lakefield. J'espère qu'il fera prochainement construire un bureau de poste dans ce village.

L'hon. M. LEMIEUX: La construction des bureaux de poste appartient au département des Travaux publics; mais, naturellement, ce sont les autorités postales qui font les propositions. Je prendrai note de la requête de l'honorable député.

M. BURRELL: Je désire appeler l'attention du directeur général des Postes sur le marché pour le transport des dépêches par le chemin de Caribou, dans la Colombie-Anglaise.

L'hon. M. LEMIEUX: Le vieux sentier?

M. BURRELL: Oui. En réponse à des questions que j'avais posées, on m'a appris que les présents courriers d'entreprise reçoivent $24,750 par année et qu'il n'y a pas eu d'adjudication depuis 1897. Ceci est probablement le marché le plus important concernant les postes dans l'Ouest.

L'hon. M. LEMIEUX: Combien y a-t-il de milles à parcourir?

M. BURRELL: De 400 à 500 milles, y compris les lignes transversales. En 1862 ou en 1863, fut passé le premier marché pour le transport des dépêches jusqu'à Barkerville, à environ 280 milles au nord de la ligne principale qui passe à Ashcroft. C'est cette contrée qui doit son développement à la grande affluence des mineurs qui se produisit en 1858 et en 1859. De 1862 jusqu'à 1896, cette importante entreprise du transport du courrier avait toujours été adjugée par soumission et pour une période de quatre ans. Avant 1896, le transport des dépêches entre Ashcroft et Lilloët, qui est une ligne postale distincte d'environ 36 milles, était adjugée au même; mais, la contrée s'étant peuplée, on prit pour règle—règle sage à mon avis—d'adjuger séparément et directement, pour une période de quatre ans, le transport du courrier sur cette distance de 36 milles.

En 1897, cette entreprise considérable fut adjugée pour $24,750, à une compagnie de l'Est du Canada, et depuis ce temps, ce que l'honorable ministre aura peut-être peine à croire, aucune soumission n'a été demandée. De plus, on a inclus dans cette adjudication, les divers parcours secondaires que l'on aurait dû adjuger séparément pour des périodes de quatre ans. Il existe quatre de ces parcours: l'un de Clinton au lac Alkali, 112 milles aller et retour, par Big-Bar et Dog-Creek; un autre du bureau de poste n° 150, au camp Harper; un troisième du même point à Quesnel-Forks; enfin, un quatrième à la crique Alexis, Chicotin. Je tiens à déclarer que l'on a eu tort d'inclure ces embranchements dans l'adjudication principale. La compagnie qui a obtenu l'entreprise a sous-loué ces embranchements à l'année. Prenez, par exemple, le quatrième parcours, à la crique Alexis. Pour faire ce trajet de 172 milles, aller et retour, il faut cinq jours.

Ce parcours a été sous-loué pour la somme de $1,100. Les rares passagers et le petit nombre de colis postaux n'augmentent guère les profits de l'adjudicataire, et nous trouvons absurde qu'avec quatre chevaux seulement un homme entreprenne une tournée de 172 milles dans un pays comme cette région du Caribou. Il est virtuellement impossible que, dans les circonstances, il puisse donner satisfaction. En temps ordinaire, le service est déjà assez mal fait, mais par un mauvais temps, lorsque les chemins sont défoncés, il devient tout à fait impossible. On pourrait demander pourquoi cet homme a accepté cette entreprise à si bas prix. La seule réponse qu'il ait donnée lui-même c'est qu'il a acquis de l'expérience à ses dépens et qu'on ne l'y reprendra plus. L'année prochaine, la compagnie, sans doute, sous-louera de nouveau cet embranchement au meilleur marché possible.

L'hon. M. LEMIEUX: Quel est le point de départ du trajet couvert par l'adjudication principale?

M. BURRELL (Ashcroft): Dans la sous-location de ces embranchements, on suit un principe absolument faux. On ne devrait pas les sous-louer à l'année. En agissant ainsi, on engage à soumissionner des gens qui ne réalisent pas qu'ils demandent trop peu. Ils se font prendre, perdent de l'argent, et à la fin de l'année ils refusent de renouveler leur contrat. Pendant ce temps, le public est mal servi et le mécontentement est général. On devrait revenir à ce qui se faisait avant 1896, c'est-à-dire que les embranchements devraient être adjugés par le Gouvernement, pour quatre ans, sur soumissions. De cette manière, l'adjudicataire a le temps de se pourvoir du matériel nécessaire pour remplir ses obligations et donner satisfaction au public. Je voudrais maintenant dire un mot des adjudicataires des transports des lettres et des colis postaux. Je n'exagère point en disant que le système actuellement suivi en ce pays excite un mécontentement général. Je ne dis pas que la compagnie en question reçoit trop ou trop peu, mais je tiens à faire remarquer qu'une compagnie de cette importance, avec de nombreuses ramifications de toutes sortes, peut avoir une influence politique considérable, qu'elle emploiera naturellement en faveur d'un Gouvernement qui lui octroie une entreprise rapportant $24,000 par année sans demander aucune soumission. La région du Caribou se trouve en réalité plus maltraitée aujourd'hui que par le passé, car bien que cette compagnie qui a le monopole ne donne pas au public un service inférieur à celui qu'il avait précédemment, elle a des prix de transport plus élevés. Autrefois, on accordait une réduction pour le trajet aller et retour, aujourd'hui on n'en fait aucune.

Si l'on demandait des soumissions pour cette entreprise il faudrait fixer les prix de transport dans l'intérêt du public qui n'a aucun autre moyen de couvrir ces 280 milles. Il me souvient que, quand cette question fut discutée précédemment, le ministre déclara que son administration avait adopté comme principe d'adjuger toutes les entreprises sur soumissions, mais on n'a demandé aucune soumission pour cette importante entreprise, depuis le commencement de 1897. Il est aussi à noter que c'est une compagnie de Toronto qui a l'entreprise. Que penseraient mes honorables amis d'Ontario si, dans le cas où il y aurait, au nord de Toronto, un service postal de 280 milles à adjuger par soumissions, et que cette entreprise ait été adjugée à une compagnie de la Colombie-Anglaise il y a douze ans, au lieu de demander de nouvelles soumissions tous les quatre ans, on renouvelait chaque année le contrat de cette compagnie sans donner à aucune compagnie d'Ontario l'occasion de soumissionner à son tour ? Je ne doute point que le ministre n'admette que, dans ces circonstances, les gens de Toronto auraient grandement lieu de se plaindre. Le contrat a été renouvelé au commencement de l'été dernier. Je ne sais s'il serait possible de le résilier, mais en tous cas, j'espère que lorsqu'il s'agira de le renouveler, le ministre saura traiter cette affaire avec l'esprit d'impartialité qu'il a promis d'apporter à toutes ces transactions en demandant des soumissions. Ce n'est pas seulement l'opinion de mes amis que j'exprime, mais aussi celle de tous les ministres de ce vaste pays, en disant au ministre des Postes qu'il comblerait les vœux des habitants de cette partie de la Colombie-Anglaise qui n'est desservie par aucune ligne de chemin de fer s'il invitait le public à soumissionner pour cette importante entreprise et s'il adoptait le principe d'adjuger directement les parcours secondaires de la même manière, pour une période de quatre ans.

L'hon. M. LEMIEUX: L'honorable député a fait ce que j'appellerai une critique impartiale de l'entreprise en question. En 1897, mon prédécsseur, sir William Mulock demanda des soumissions, et la British Columbia Express Company, qui est une compagnie de Toronto, étant le plus bas soumissionnaire, l'administration lui accorda le contrat. Il s'agit d'une région toute spéciale et les entrepreneurs sont obligés de faire des dépenses considérables afin de couvrir cet immense territoire. Il est très difficile d'y voyager. Ce contrat a été renouvelé deux fois depuis 1897 car c'est un contrat pour quatre ans. La dernière fois qu'il a été renouvelé, ce fut, je pense, sur des rapports faits au ministère des Postes—car je ne connais pas suffisamment cette région pour décider moi-même—nous assurant que si nous demandions des soumissions, nous n'en recevrions d'aucune compagnie qui fût en état de desservir cet immense territoire aussi bien que la présente compagnie. Je dois dire que nous n'avons reçu aucune plainte sur la manière dont ce contrat est rempli.

Le Gouvernement a décidé de renouveler le contrat de cette compagnie. Cependant, l'honorable député (M. Burrell) vient de cette région, et les plaintes qu'il expose ne se rapportent point à l'entreprise principale mais bien aux parcours secondaires qui sont sous-loués par la British-Columbia Express Company. Nous avons pris note de ses réclamations et je verrai à ce que la compagnie remplisse ses engagements non seulement à la lettre, mais selon l'esprit dans lequel ils ont été conclus. Je pense que mon honorable ami admettra que cette compagnie donne un très bon service. La marche ordinaire, je le sais, c'est de demander des soumissions ; la loi est claire

sur ce point; mais la loi dit aussi que quand un contrat a été fidèlement rempli, il sera loisible au ministre des Postes de le renouveler aux mêmes conditions. Je n'ai point le droit d'augmenter le chiffre d'un contrat mais je puis le renouveler au même prix, pourvu que l'intérêt public n'ait point à en souffrir. Il existe un cas semblable au Yukon. Nous y avons deux contrats dont l'un avec une compagnie de chemin de fer. Naturellement nous avons renouvelé le contrat avec la compagnie de chemin de fer, car nous sommes virtuellement à sa merci. Elle possède des wagons-poste et peut au moyen de son chemin de fer transporter la malle pour le plus grand avantage du service postal; mais le transport de cette malle à Dawson doit s'effectuer en partie par eau. Nous avons essayé de scinder ce contrat en deux parties en demandant des soumissions pour la section des lacs et des rivières et en allouant au chemin de fer le tarif ordinaire par mille; mais nous ne pouvons y parvenir, parce que la compagnie de chemin de fer est la seule qui soit en état de couvrir la seconde partie du parcours; c'est pourquoi, bien que ce service coûte cher, nous sommes obligés de faire cette dépense, et nous ne retirons aucun profit de cette région. C'est-à-dire que les dépenses excédent les revenus, mais il faut bien que nous entretenions un service postal avec le territoire du Yukon. Il y existe un autre cas analogue. S'il est vrai que la British-Columbia Express Company a sous-loué les services d'embranchements à un prix beaucoup plus bas que celui qu'elle reçoit de l'administration, il y a nécessairement lieu d'intervenir.

M. BURRELL : J'espère que l'honorable ministre ne pense point que je doute de sa bonne foi en cette matière.

L'hon. M. LEMIEUX : Après tout, l'honorable député admet que le service est bon.

M. BURRELL : Si ces raisons sont bonnes dans le cas présent, elles l'étaient également en 1896, alors qu'une autre compagnie avait l'entreprise; mais le département prétendit alors qu'il était opportun, dans l'intérêt public, de demander des soumissions pour cette adjudication. On mit alors de côté une compagnie qui possédait un matériel considérable.

L'hon. M. LEMIEUX: Le trajet n'a-t-il point été changé et allongé?

M. BURRELL: La première compagnie n'avait un contrat que pour le service principal mais le ministère y inclut les embranchements au lieu de les adjuger séparément. Je crois qu'il est absolument certain qu'il se présenterait des soumissionnaires bona fide si le ministre faisait appel à ceux qui sont en état d'entreprendre ce travail.

Il se pourrait qu'ils fussent obligés d'acquérir une grande partie du matériel des adjudicataires actuels, comme cela advint lors du changement en 1897, mais je suis convaincu qu'il serait dans l'intérêt du pays et du Gouvernement de suivre la méthode ordinaire d'adjuger cette entreprise sur soumissions.

Je désirerais signaler un autre contrat de moindre importance, de Lytton à Lillouet, distance de 40 milles; ce contrat a été également renouvelé sans que l'on ait demandé de soumissions. Naturellement, je savais que l'honorable ministre ne connaît point parfaitement la région. Comme j'en connais les moindres coins, que je connais également les sentiments des gens qui y résident, que je n'ai à servir aucun intérêt personnel politique ou autre, je désire simplement me faire l'interprète de cette régiion et assurer l'honorable ministre que son système n'est pas moins applicable à cette partie du pays qu'à toute autre partie du Dominion.

M. CROTHERS: Il se peut que je ne sois pas tout à fait dans l'ordre et qu'il soit un peu tard pour adresser une requête au ministre des Postes, mais comme je n'étais point présent au moment ou les principaux crédits ont été présentés, peut-être me permettra-t-on de dire un mot maintenant. Je voudrais présenter une requête au ministre des Postes en faveur des facteurs de la ville de Saint-Thomas. Depuis une couple de mois que j'observe le ministre des Postes, je suis disposé à croire qu'il veut être juste, bienveillant et même généreux. De fait, je m'étais formé cette opinion du ministre des Postes avant d'avoir le plaisir de le voir, car il a eu l'amabilité de nommer ces facteurs de Saint-Thomas deux ou trois semaines avant les élections, et ils me furent d'un grand secours dans ma campagne électorale. Ils ont tous voté contre moi, mais ce sont de braves gens et leurs heures de travail sont longues. Je parle sincèrement. Ces gens demeurent dans la ville de Saint-Thomas où la vie est presque aussi chère qu'à Ottawa.

Je ne crois pas qu'il y ait dans Ontario une autre ville de même importance où la vie soit aussi chère qu'à Saint-Thomas. Il y a à cela plusieurs causes que je pourrais énumérer. Ces facteurs reçoivent $1.50 par jour. Le directeur général des Postes croit-il qu'un homme qui a une femme et une famille, puisse vivre décemment, dans une ville comme Saint-Thomas, avec $1.50 par jour? Je crois que les employés du département du directeur général des Postes sont les seuls fonctionnaires publics en ce pays qui reçoivent un salaire si minime. Les Canadiens devraient avoir honte d'accepter les services des maîtres de poste et des facteurs pour l'infime salaire qu'ils leur paient. Je connais le cas d'un homme qui fait vingt milles par jour pour aller et autant pour revenir, soit 40 milles par jour, pour porter le courrier, et il reçoit $230.

L'hon. M. LEMIEUX: Par soumission?

M. CROTHERS: C'est possible. J'ai beaucoup entendu parler de soumissions depuis que j'ai l'honneur de siéger dans cette enceinte. Dans bien des cas, on a semblé se contenter de cette réponse: on a demandé des soumissions et la plus basse a été acceptée. Je ne trouve point que ce soit toujours là une raison concluante. Il me semble que les fonctionnaires des divers ministères devraient pouvoir présenter à leur chef une évaluation raisonnable de la valeur des services requis ou des travaux à exécuter, et si les soumissions sont beaucoup plus élevées, le département doit refuser de les accepter. D'un autre côté, pour en revenir aux facteurs, je ne crois pas que le public dût payer aux fonctionnaires publics un salaire bien inférieur à la valeur réelle des services qu'ils lui rendent. Si le directeur général des Postes veut bien me le permettre, je lui renouvellerai ma requête en faveur de ces hommes, qui ne sont point de mes amis politiques, mais de braves gens travaillant de longues heures, et qui ne sont pas suffisamment payés. De simples casseurs de pierre gagnent plus que ces hommes qui passent de longues heures à distribuer le courrier aux habitants de Saint-Thomas.

L'hon. M. LEMIEUX: Il y a un vieux proverbe anglais qui dit: "Les belles paroles ne font point bouillir la marmite". En ce qui concerne les facteurs, je préfère agir que parler. Je prie l'honorable député d'attendre jusqu'à la semaine prochaine alors que l'on fera probablement quelque chose pour les facteurs.

M. MARSHALL: Je désire aussi dire un mot des maîtres de poste. J'ai pris des renseignements et je trouve que dans Elginest, il y a huit bureaux de postes dont les titulaires reçoivent onze centins par jour, sans allocation pour loyer. C'est regrettable. Ces bureaux sont ouverts de huit à dix heures par jour. Je suis heureux d'admettre que le directeur général des Postes a modifié les trajets de telle sorte que les gens peuvent recevoir les journaux quotidiens. Il y a neuf localités où l'octroi pour frais de location est de $6.00 par an. Mais j'attire tout particulièrement l'attention sur ces huit localités où les maîtres de poste ne reçoivent que onze centins par par jour sans aucune allocation pour loyer. L'honorable directeur général des Postes a un surplus.

Je sais qu'il va me dire que les revenus de ces bureaux de poste ne permettent pas d'augmenter le salaire de ces gens-là; mais je ne vois pas comment ils peuvent tenir ces bureaux ouverts si longtemps et satisfaire le public, à moins qu'on n'augmente leur salaire. En parlant ainsi, je n'ai en vue aucun but politique, car ces gens ne sont point de mes partisans, mais ils se sont souvent plaints à moi. J'en ai déjà parlé privément à l'honorable ministre, mais j'ai cru de mon devoir de profiter de la présente discussion pour lui présenter publiquement ma requête. Je ne sais s'il est disposé à promettre d'augmenter les salaires, surtout de ceux qui ne reçoivent aucune allocation pour loyer. J'aimerais à entendre ce qu'il pense à ce sujet.

L'hon. M. LEMIEUX: Je ne saurais répondre sur-le-champ. Il faudrait que j'examine chaque cas. Si l'honorable député veut bien me faire tenir les noms, je m'informerai. Il arrive parfois que, dans nos 14,000 bureaux, il se produit quelque erreur au sujet de l'allocation pour le loyer et le chauffage. De plus, comme le sait mon honorable ami (M. Marshall) les allocations pour salaires sont basées sur le revenu de chaque bureau. Ainsi elles varient. Certaines années un bureau recevra une allocation, mais l'année suivante, si son revenu est au-dessous d'un certain chiffre ce bureau est privé de l'allocation. Il faut bien que nous ayons une règle qui s'applique automatiquement à chaque bureau. Mais comme je viens de le dire, il y a parfois des erreurs. Si l'honorable député veut bien me faire tenir les noms, je m'informerai.

M. J. D. TAYLOR: Je désire présenter la même requête en faveur des maîtres de poste et des facteurs de New-Westminster. Je demanderais au ministre du Travail (M. Lemieux) s'il ne pourrait user de son influence auprès de son collègue le ministre des Postes pour obtenir que la clause des salaires raisonnables, dont on s'occupe beaucoup au ministère du Travail, soit appliquée dans les transactions du ministère des Postes afin que ce ministère sache par expérience ce qu'éprouvent tous les patrons du pays lorsqu'ils travaillent sous contrat pour le compte du Gouvernement. Il est bon que les patrons privés ne soient pas les seuls à sentir les restrictions que leur impose le ministre du Travail. Quand le Gouvernement accorde un contrat à un employeur privé, il l'oblige à payer un salaire raisonnable à ses employés, et cette condition est clairement stipulée de manière qu'il soit impossible de l'ignorer. Je conseillerais au ministre du Travail d'obliger le ministre des Postes à faire quelque chose de semblable. Par exemple, s'agît-il du transport des lettres et colis postaux, on ne devrait point demander que ce transport se fasse au meilleur marché possible, mais on fixerait le prix, de manière que les facteurs reçoivent une rémunération convenable pour les services qu'ils nous rendent et que nous sommes parfaitement en état de payer. Je sais que le ministre des Postes est un des ministres les plus progressistes et qu'il a opéré de grandes améliorations dans son administration. Je ne veux point trop insister auprès de lui, mais

je pense qu'il ferait bien de prendre note de cette suggestion et d'augmenter le salaire de ses employés.

L'hon. M. LEMIEUX: Je vais faire en sorte que le ministre des Postes et le ministre du Travail en confèrent entre eux, et s'ils ne peuvent s'entendre, je les ferai comparaître devant un comité de conciliation.

Autres sommes (comprenant une compensation aux facteurs convoyeurs suivants, pour soins médicaux et autres dépenses et pour la perte d'effets personnels: E. A. Hartling, $118.50; C. E. O'Reilly, $468; W. W. Frost, $20; J. H. Kelly, $76, et A. Chabot, $20, $80,000.

L'hon. M. LEMIEUX: Ce montant est pour compléter le paiement de l'année courante, $1,000; les frais de voyage et les dépenses d'inspecteurs et d'autres fonctionnaires du Gouvernement, $39,297; papeterie, impression, annonces, timbres de poste spéciaux, $10,000; différents item de dépenses diverses, telles que uniformes de facteurs, salaires d'ouvriers, de femmes de ménage, de messagers du téléphone et du télégraphe, $20,000. La balance est pour indemniser certains de nos facteurs-convoyeurs qui ont été blessés en service sur les trains. M. Hartling était employé en qualité de facteur-convoyeur depuis le mois de septembre 1895, et, dans un accident arrivé sur le chemin de fer intercolonial, en avril 1903, et une seconde fois en 1907, il perdit ses habits et ses autres effets personnels. M. O'Reilly fut aussi victime d'un accident sur l'Intercolonial le 26 février, et il demande cette somme pour défrayer les soins médicaux et autres qu'il reçut à cette occasion, compenser la perte de ses habits et comme une allocation de trajet. M. Frost était employé comme facteur-convoyeur; il fut victime d'un accident sur l'Intercolonial ainsi que M. Kelly et M. Chabot. Ces divers item forment un total de $80,000. Les comptes ont été vérifiés par l'auditeur général. Le comité remarquera que quelques-uns de ces accidents sont arrivés il y a quelques années, mais nous ne savions pas si ces indemnités devaient être payées par l'administration des Postes ou celle des Chemins de fer. Nous avons dû demander l'avis du ministre de la Justice qui décide que c'est l'administration des Postes qui doit payer.

M. GOODEVE: Cet item fournit une autre raison en faveur de l'augmentation du salaire des facteurs-convoyeurs. Ces hommes sont plus exposés que les autres citoyens aux accidents de chemins de fer; puisque la plus grande partie de leur temps se passe sur les trains. J'ai reçu une lettre circulaire et plusieurs lettres privées de facteurs-convoyeurs demandant que le ministre des Postes veuille bien prendre leur cas en considération. Ils ont de longues distances à parcourir, de grandes fatigues à supporter, et sont en même temps exposés constamment au danger. Je demande que l'honorable ministre veuille bien penser tout spécialement aux facteurs-convoyeurs lorsqu'il s'agira pour lui de déterminer les salaires des fonctionnaires de son administration.

L'hon. M. LEMIEUX: J'ai reçu l'autre jour les délégués de l'association des facteurs-convoyeurs et je suis en train d'examiner le mémoire qu'ils m'ont remis.

M. PERLEY: L'honorable ministre pourrait-il nous donner une idée des profits résultant de l'émission spéciale de timbres-poste?

L'hon. M. LEMIEUX: Je ne saurais me risquer à citer un chiffre. Si l'honorable député veut bien mettre sa question au feuilleton, je m'informerai.

M. PERLEY: A la dernière session, lorsque ces crédits furent soumis, le directeur général des Postes dit quelques mots concernant la possibilité d'une émission d'un timbre spécial, à Noël, au bénéfice du mouvement contre la tuberculose. Lorsque, dans cette circonstance je lui posai une question, je crus que le directeur général des Postes m'avait répondu assez favorablement, et qu'il avait réellement l'intention de faire quelque chose dans ce sens à Noël dernier; mais comme il n'a rien fait, je suppose qu'il a dû changer d'idée.

L'hon. M. LEMIEUX: Je n'ai point changé d'idée sur ce sujet. L'année dernière, lorsque cette question fut soulevée, je donnai personnellement, je crois, à mon honorable ami, la raison pour laquelle il ne me semblait point opportun d'émettre un timbre-poste spécial au bénéfice de l'hôpital des tuberculeux; c'est que nous venions d'en faire une émission à propos du troisième centenaire de Québec. D'ailleurs, on ne considère point qu'il soit bon pour aucun pays de multiplier les timbres spéciaux; de fait l'Union postale considère comme une infraction l'émission de timbres-poste spéciaux à moins qu'il ne s'agisse d'une commémoration comme celle de l'été dernier. Néanmoins je puis assurer mon honorable ami et tous ceux qui prennent intérêt au succès de la campagne méritoire entreprise contre la tuberculose, que je désire sincèrement leur prêter mon concours efficace.

S'il est clairement établi que l'émission d'un timbre spécial de ce genre, tel qu'en émettent le Danemark et, je crois, un ou deux pays d'Europe, peut produire un montant qui grossirait pour la peine le fonds en question, je ne dis pas ce que je ferai. J'ai, en effet, lu plusieurs travaux sur ce sujet, et j'espère que le temps viendra où je pourrai réaliser les désirs de l'honorable député.

M. PERLEY: J'appelle l'attention de l'honorable député de Grey-sud (M. Miller)

sur les observations du directeur général des Postes. J'espère qu'il écoutait.

M. JAMESON: J'ai reçu une pétition des ambulants, et bien que je ne désire pas retarder la besogne à cette heure avancée, je vois que la correspondance ajoute un autre aspect à la question. Il s'agit d'une catégorie de facteurs qui n'ont pas subi le concours et ne font pas partie du personnel régulier, mais qui, tout de même, remplissent les fonctions de cette classe de fonctionnaires. Il appert qu'ils reçoivent un bien piètre traitement, quoiqu'ils soient obligés de voyager sur de longues distances, exposés aux mêmes dangers que les autres. Ils prient respectueusement le ministre de leur accorder une augmentation de traitement lorsque sera discutée la rénumération des employés permanents.

Montant additionnel requis pour dépenses diverses, 1908-1909, département du Travail, y compris les impressions et la papeterie, le salaire des correspondants, frais de déplacement, etc., $6,500.

L'hon. M. LEMIEUX: C'est un montant requis pour faire face aux dépenses probables pendant le reste de l'exercice courant. Ce montant provient surtout des fortes dépenses de voyage de divers fonctionnaires supérieurs du département et de l'augmentation du prix des impressions.

Montant requis pour payer les frais de M. W. L. Mackenzie King, député, comme représentant du Canada à la conférence internationale contre l'opium, à Shanghaï, en Chine, $5,500.

L'hon. M. LEMIEUX: Ce crédit est destiné au paiement des frais de M. Mackenzie King, en sa qualité de représentant du Canada, à la conférence internationale pour la suppression de l'opium en Chine. Le comité connaît l'objet de cette conférence. Le désir régnait depuis quelques années de faire cesser en Chine l'usage de l'opium et de la morphine, et les grandes nations, surtout la Colombie-Anglaise et les Etats-Unis d'Amérique, décidèrent, avec le consentement de la Chine, de convoquer une conférence pour étudier la question et deviser sur les meilleurs moyens d'enrayer le mal. Le Canada fut invité par le Foreign Office à figurer à cette conférence. M. Mackenzie King était particulièrement bien doué pour y prendre part. Il avait étudié la question du trafic de l'opium et nous avions soumis l'année dernière à la Chambre un projet tendant à sa suppression au Canada. M. Mackenzie King est maintenant en Chine. Comme toujours, il a pris part aux délibérations avec honneur pour lui-même et pour le pays qui l'a délégué. Je n'ai pas encore reçu son rapport, mais d'après les dépêches du "Times" de Londres, M. Mackenzie King a figuré au premier rang des délégués.

M. DANIEL: Quels sont les pays qui prennent part à cette conférence?

M. G. H. PERLEY.

L'hon. M. LEMIEUX: C'est une conférence entre les différentes nations, la Grande-Bretagne, les Etats-Unis, l'Allemagne, la France, la Chine et le Japon, peut-être d'autres encore, mais je nomme les puissances qui ont des intérêts en Extrême-Orient. L'objet de la conférence est la suppression graduelle de l'opium et de la morphine.

M. DANIEL: Quelle est la langue officielle?

L'hon. M. LEMIEUX: La langue officielle est l'anglais.

M. BARKER: Nous aurons plus tard, je pense, les détails de cette dépense?

L'hon. M. LEMIEUX: Oui. M. King est accompagné d'un secrétaire.

Administration centrale.—Bureau du secrétaire du Gouverneur général.—Dépenses casuelles.—Montant additionnel requis, $6,000.

L'hon. W. S. FIELDING (ministre des Finances): C'est un montant additionnel requis pour les dépenses casuelles du bureau du Gouverneur général, occasionnées surtout par l'augmentation du prix des dépêches télégraphiques. Il y a eu beaucoup d'échanges par câble.

Bureau de l'auditeur général.—Dépenses casuelles.—Copistes et autres aides.—Pour payer les clercs surnuméraires suivants, à partir du 28 juin, nonobstant toute disposition contraire de la loi du service civil:—C. M. Low, M. A. Reid, D. M. Gibson, W. M. Greenshields, E. M. Stitt, E. M. Fraser, Bertha McCuaig, M. Macdonald, Isabella McIntosh, L. Chartrand et H. R. Washington, $500.

L'hon. M. FIELDING: L'auditeur général a employé, en vertu de la loi du service civil, plusieurs clercs temporaires qui ne pouvaient être employés, au terme stricte de la loi, que pour quatre mois. Quand furent expirés les quatre mois, il aurait fallu, pour s'en tenir strictement à la loi, renvoyer ces clercs et en engager d'autres. Comme ils étaient employés à un travail passablement pressé, la vérification des factures des officiers-rapporteurs, l'auditeur général vint me voir et me dit qu'il ne convenait pas de congédier ces commis. J'admis qu'il pouvait les garder quelque temps encore, mais je lui fis observer qu'il faudrait un crédit spécial, puisqu'ils ne sont pas employés selon les prescriptions strictes de la loi du service civil.

M. BLAIN: C'est un item sur lequel l'honorable député de Toronto-nord (M. Foster) aurait quelques observations à faire.

L'hon. M. FIELDING: Je proposerais de voter le crédit, et l'occasion sera donnée plus tard à l'honorable député de discuter le sujet. J'aimerais que l'on votât ce crédit ce soir; ce n'est que $500

M. BLAIN: Mon honorable collègue m'a mentionné tout particulièrement cet article et m'a demandé de le faire réserver s'il se présentait.

L'hon. M. FIELDING: Ce serait retarder l'adoption de la loi des subsides. Si l'honorable député insiste, je ne puis exiger que l'on vote ce crédit, mais je lui promets qu'il aura toutes les occasions voulues de le discuter, et j'espère qu'il le laissera passer à ces conditions.

M. BARKER: Nous devrions nous débarrasser de ces mots " nonobstant toute disposition contraire de la loi du service civil". Je croyais qu'on les avait fait disparaître.

L'hon. M. FIELDING: Je crois que nous en sommes passablement débarrassés.

M. BARKER: A-t-on besoin de les voir figurer dans ce crédit?

L'hon. M. FIELDING: C'est le langage usité? Si l'honorable député pense que j'y gagnerais à les laisser de côté, je n'ai pas d'objection.

M. BARKER: Qui a nommé ces clercs?

L'hon. M. FIELDING: L'auditeur général.

M. BARKER: De lui-même?

L'hon. M. FIELDING: Oui, je le crois. C'est le ministre des Finances qui a coutume de les engager, mais, cette année, en l'absence du ministre, c'est l'auditeur général lui-même qui les a engagés. Je ne vois rien de plus.

M. BARKER: A mon avis, il serait très répréhensible de laisser le Gouvernement nommer les fonctionnaires du bureau de la comptabilité.

L'hon. M. FIELDING: C'est toujours le Gouvernement qui a fait ces nominations.

M. BARKER: C'est mal. La commission compétente devrait faire les nominations dans le bureau de l'auditeur général.

L'hon. M. FEILDING: La loi du service civil n'établit pas de distinction entre le bureau de l'auditeur général et tout autre bureau.

M. R. L. BORDEN: Ce n'est pas l'intention d'employer ces clercs au delà d'un certain temps?

L'hon. M. FIELDING: Non, le crédit n'est que de $500 pour tout le nombre.

M. R. L. BORDEN: J'aurais cru que c'était pour terminer l'exercice, et que ce montant représentait les cinq semaines précédant le 31 mars.

L'hon. M. FIELDING: Ils ne seront employés que temporairement, vérifiant les comptes des officiers-rapporteurs.

M. R. L. BORDEN: En supposant que les circonstances sont telles que le dit l'honorable ministre, le cas n'est pas aussi grave que je le croyais. Mais je crois qu'il serait très sage de ne plus voir figurer cette exception dans le budget. On l'a employée très souvent dans le passé, mais je constate avec plaisir qu'elle est plus rare à cette session. Elle devrait être supprimée complètement. Mon honorable ami de Toronto-nord avait cité ce cas à mon attention, car il désirait demander des informations à ce sujet.

L'hon. M. FIELDING: Je ne vois pas l'importance de ces mots, et nous pouvons les supprimer. Nous devons nous faire autoriser à payer ce montant.

Département des Finances et commission de la trésorerie.—Dépenses casuelles.—Montant additionnel requis, $2,000.

L'hon. M. FIELDING: Nos prévisions pour l'année sont à court de $2,000, et il nous faut un crédit supplémentaire.

Département de la Marine et des Pêcheries. —Montant requis pour payer le traitement d'Oswald L. McLeod, sur le pied de $800 par année, $363.41.

L'hon. M. BRODEUR: M. McLeod fut engagé le 18 octobre 1898, et vu ses aptitudes spéciales dans la quincaillerie, il devait recevoir un traitement de $800, mais $500 seulement, le traitement ordinaire des employés temporaires, lui furent votées, le département de la Justice étant d'avis qu'il devait être considéré comme surnuméraire. Vu la nature des fonctions de M. McLeod, nous avons cru qu'il méritait $800 de traitement, et tel est l'objet de ce crédit. Il lui a été impossible de subir l'examen de concours pour la simple raison qu'il n'en a pas été tenu, mais il le fera au prochain examen.

Pour compléter les listes électorales pour l'élection générale de 1908, $22,000.

M. BARKER: Est-ce pour payer l'imprimeur du Roi?

M. l'ORATEUR: Oui.

Prévision pour l'avancement de W. A. Lalonde du personnel des messagers permanents au grade de commis de troisième classe, $600.

M. BARKER: A-t-il son certificat?

M. l'ORATEUR: Il était messager particulier du dernier président de la Chambre, et fut préposé, à la fin de la dernière session, à la surveillance du dépôt des livres bleus.

M. BARKER: Etait-il tenu de subir l'examen.

M. l'ORATEUR: Il fut nommé à la fin de la dernière session, avant la mise en vigueur de la loi du service civil.

Prévision pour une augmentation de traitement aux employés de la Chambre des com-

munes, depuis le 1er avril 1908: J. B. R. Laplante, $700, R. R. Tremblay, $200, E. Quéry, $200, E. Naubert, $100, $1,200.

M. BARKER: Sont-ce des augmentations conformes à la loi?

M. l'ORATEUR: Elles furent accordées par la commission d'économie interne, avant l'entrée en vigueur de la loi du service civil.

Débats, $25,000.

M. l'ORATEUR: La dernière session est la plus longue de notre histoire parlementaire, et le prix de la publication des débats a été d'autant plus élevé.

M. BARKER: Les traitements sont-ils compris?

M. l'ORATEUR: Oui.

Montant additionnel requis pour subventionner les compagnies de navigation anglo-canadiennes, $15,000.

L'hon. M. FIELDING: Cette subvention est payable en proportion du nombre de messagers et d'après la classe de navire, de sorte que le montant n'est pas fixe et cette somme supplémentaire est requise pour clore les comptes de l'année. C'est la subvention aux compagnies Allan et du Pacifique-Canadien.

Montant supplémentaire requis pour la construction d'un brise-glace à vapeur pour le détroit de Northumberland, $215,000.

L'hon. M. BRODEUR: Nous avons adjugé au prix de $500,000 la construction de ce brise-glace, et ce crédit de $215,000 est le montant avant le 31 mars, d'après l'état provisoire.

M. GEO. TAYLOR: Le budget principal contient déjà un item?

L'hon. M. BRODEUR: Oui. Nous paierons la balance de l'entreprise l'année prochaine.

M. GEO. TAYLOR: Nous pourrons discuter le sujet au budget principal?

L'hon. M. BRODEUR: Oui.

Montant requis pour payer la pension du pilote F. X. Lamarre, à partir du 1er octobre 1908 jusqu'au 31 mars 1909, sur le pied de $300 par année, $150.

L'hon. M. BRODEUR: C'est un montant à payer à ce pilote pour sa pension.

Passage du Four-à-Chaux.—Montant additionnel pour acquitter les comptes impayés se rapportant à l'affétage du remorqueur pour le passage du Four-à-Chaux, $2,000.

L'hon. M. BRODEUR: Nous avons placé la somme de $10,000 au budget pour faire face à cette dépense. Nous avions cru que le service expirerait le 1er octobre, mais il se prolongea jusqu'au 8 décembre.

M. BARKER: En est-il aussi question au budget principal?

L'hon. M. BRODEUR: Oui.

Montant supplémentaire requis pour le soin des matelots dans les hôpitaux de la marine, et construction et réparations aux hôpitaux de marine, $5,000.

L'hon. M. BRODEUR: Nous avons besoin de $5,000 de plus, cette année, à cause d'une épidémie de petite vérole et de scarlatine.

M. JAMESON: Quelle construction le ministre fait-il ériger?

L'hon. M. BRODEUR: Aucune. C'est le crédit général inscrit chaque année sous cette rubrique. Il est destiné au besoin des matelots malades et aux constructions et réparations.

Stations biologiques de la marine.—Prévision pour les dépenses imprévues se rattachant à la construction des stations biologiques à Saint-André (N.-B.) et à Vancouver (C.-A.), $5,000.

L'hon. M. BRODEUR: Nous avons construit deux stations, l'une à Saint-André et l'autre dans la Colombie-Anglaise, et ce montant est destiné à payer la balance due.

M. J. D. TAYLOR: Quelle sera la nature du travail qui s'opérera à cette station de la Colombie-Anglaise?

L'hon. M. BRODEUR: Ces stations sont affectées à l'étude des habitudes du poisson. Des hommes de la science contrôlent cette dépense, et ils sont assez bons de consacrer une partie de leur temps aux recherches. La commission est composée du professeur Prince, qui en est le président, et de quelques autres professeurs dans les universités.

M. J. D. TAYLOR: Il est une manière pour ces stations biologiques de se rendre très utiles. La plus importante des industries de la pêche dans la Colombie-Anglaise est celle du saumon "sockeye". Nous avons fait de grandes dépenses pendant bien des années, pour tâcher de construire assez de piscifactures pour augmenter la quantité de cette variété de saumon, mais malgré tous ces efforts et bien que nous ayons prêté l'attention voulue pour préserver les "sockeyes" contre les déprédations des pêcheurs ou autres dangers, nous trouvons que le marché n'en augmente pas, mais reste stationnaire. Il faut donc nécessairement conclure qu'il existe une cause qui n'a pas encore été déterminée. Il doit exister une cause, indépendant du succès plus ou moins contesté des établissements de pisciculture à nous procurer une abondance de saumon. Autant que nous pouvons en juger, ces établissements remplissent les fins de leur création, et si leurs résultats n'étaient pas neutralisé, la quantité du poisson aug-

menterait chaque année, au lieu de diminuer ou de rester stationnaire.

Serait-ce dans le programme d'une de ces institutions de faire des recherches pour s'assurer si ce saumon est victime des autres poissons, depuis le temps qu'il laisse les frayères du fleuve Fraser jusqu'à l'époque de son retour, quatre ans après? Si nous pouvions savoir quels poissons mangent le saumon, trouver les moyens de faire cesser cette destruction et empêcher que les efforts tentés dans les établissements de pisciculture ne soient neutralisés, cette station vaudrait plusieurs fois le montant d'argent qu'on se propose de lui affecter.

L'hon. M. BRODEUR: Je suis heureux que l'honorable député ait porté cette question à mon attention. Je prendrai soin de communiquer ses observations au directeur. Quant au travail accompli, nous avons recueilli des renseignements précieux sur la vie et les habitudes du poisson, et nul doute que la question soulevée par l'honorable député mérite d'être étudiée par la commission. Je la soumettrai au professeur Prince et aux autres membres de la commission.

Pour payer les dépenses encourues à la commission internationale de la pêche, y compris un montant égal à la différence entre $2,800 et $4,000, qui est l'augmentation accordée au professeur E. E. Prince, le 1er décembre 1908, $5,400.

L'hon. M. BRODEUR: C'est un crédit pour payer les encourus à la commission internationale de la pêche, et aussi l'augmentation de traitement accordée au professeur Prince. Il recevait jusque-là $2,800, mais vu qu'il a été nommé commissaire international, nous avons cru à propos de porter ses appointements à $4,000.

M. J. D. TAYLOR: L'honorable ministre voudrait-il donner une idée générale du but de cette commission?

L'hon. M. BRODEUR: Cette commission a été créée en vertu des dispositions d'un traité signé en 1908. Ce traité stipulait la nomination de deux commissaires, un par le gouvernement des Etats-Unis, l'autre par le gouvernement canadien, dans le but de rédiger des prescriptions applicables aux eaux appelées limitrophes, c'est-à-dire celles qui séparent le Canada des Etats-Unis, comme, par exemple, la partie sud du détroit de la Georgie et le détroit de San-Juan-de-Fuca. Puis, les Grands lacs de l'Ontario et leurs tributaires, et une partie du Saint-Laurent qui sert de frontière. Il y a encore certains lacs de la province de Québec et des états du Vermont, du New-Hampshire et du Maine, le fleuve Saint-Jean, la rivière Sainte-Croix et la baie Passamaquoddy.

Les deux commissaires furent dûment nommés, M. Bastedo pour le Canada, et le docteur Jordan, de l'université Stanford de Californie, pour les Etats-Unis. Plus tard, M. Rastedo accepta une position au département du Commerce et démissionna. Le professeur Prince a été nommé pour représenter le Canada. La commission a déjà tenu quelques réunions, et le professeur Prince partira ces jours-ci pour l'Ouest, où il doit rencontrer le professeur Jordan. Le professeur Prince a reçu instruction, pendant son séjour à l'Ouest, de conférer avec les autorités provinciales de la Colombie-Anglaise.

M. DANIEL: Pourquoi tout le fleuve Saint-Jean est-il inclu dans ce traité, lorsqu'une petite partie seulement est limitrophe aux deux pays, l'autre partie étant très éloignée de la frontière? Je ne vois aucune raison pour que tout le fleuve soit soumis au traité. Le ministre sait que la Grande chute est un obstacle infranchissable pour le poisson de mer qui voudrait remonter le fleuve, et cependant la partie frontière du fleuve Saint-Jean est bien au delà de la Grande chute.

L'hon. M. BRODEUR: La partie du fleuve Saint-Jean qui baigne une partie du Maine est, je crois, de grande importance au point de vue de la pêche, et en même temps, il se fait certains travaux sur ce fleuve et ses tributaires, préjudiciables aux intérêts de la pêche. Pour cette raison, on a cru devoir s'entendre pour prescrire tels règlements qui conviendraient à la protection de la pêche, non seulement chez nous, mais sur cette partie du fleuve qui se trouve dans l'état du Maine. Naturellement, si la commission convenait de faire des règlements affectant la partie du fleuve qui règne sur le côté américain, il est également à propos d'exercer la même autorité sur la partie du fleuve qui se trouve sur le côté canadien. C'est la raison pour laquelle tout le fleuve a été soumis à l'effet du traité, et il est probable que le Canada bénéficiera plus que les Etats-Unis de l'assujettissement de ce cours d'eau aux règlements de la commission.

M. DANIEL: Pour ce qui concerne simplement la réglementation des scieries et de la disposition du bran de scie?

L'hon. M. BRODEUR: Surtout le bran de scie. L'honorable député sait que la sciure de bois que l'on jette dans le fleuve Saint-Jean, sur le côté américain, détruit le poisson, et, naturellement, ce traité permet aux commissaires de se mêler de cet important sujet, qui affecte très sérieusement l'intérêt des pêcheurs.

M. CROCKET: Est-ce vrai qu'il n'est plus possible désormais de réglementer la pêche sur le fleuve Saint-Jean sans le consentement du commissaire des Etats-Unis, et que cette restriction s'étend même jusqu'au port de Saint-Jean?

L'hon. M. BRODEUR: Pas nécessairement. Si les commissaires ne prescrivent

pas de règlements pour cette partie du fleuve qui règne au Canada, ou font des règlements concernant certains détails, comme par exemple la dimension des mailles des filets, ce n'est pas à dire que nous n'avons pas le droit de réglementer les saisons de pêche ou autres choses. Ce traité donne naturellement la juridiction aux deux commissaires, s'ils jugent à propos de faire des règlements.

M. CROCKET: Je crois savoir que les règlements de cette commission internationale entrent en vigueur sans l'assentiment du Parlement.

L'hon. M. BRODEUR: Si je me rappelle bien, le traité stipule que le gouvernement des deux pays devra faire des lois donnant effet aux règlements préparés par les commissaires. Les règlements, pour être valides, devront être soumis d'abord au Parlement.

M. CROCKET: Et être sanctionnés par le Parlement?

L'hon. M. BRODEUR: J'ignore s'ils devront être sanctionnés par le Parlement. Cela revient au même, mais je crois que le traité stipule qu'afin de mettre ces règlements en vigueur, le Parlement devra faire adopter les lois nécessaires.

M. CROCKET: Mais nous ne pouvons faire nos règlements sans le consentement d'un citoyen d'un pays étranger. Même les règlements prohibant la pêche ou fixant les saisons de pêche dans le fleuve Saint-Jean doivent au prélable être approuvés par un citoyen d'un pays étranger.

L'hon. M. BRODEUR: Ce n'est pas nécessaire, car si les commissaires ne s'entendent pas sur les règlements à prescrire, chaque pays sera libre de faire les règlements qui conviendront à leurs territoires respectifs.

M. J. D. TAYLOR: Sur quelle question le professeur Prince conférera-t-il avec les autorités provinciales de la Colombie-Anglaise?

L'hon. M. BRODEUR: Sur la question de la pêche en générale, sur la nature des règlements qu'ils jugeront les plus propres à la protection de la pêche.

M. J. D. TAYLOR: Le gouvernement provincial a-t-il juridiction en matière de règlements?

L'hon. M. BRODEUR: Non. Le gouvernement provincial n'a rien à voir dans la rédaction des règlements, mais le Gouvernement a cru qu'il valait mieux avoir une conférence avec les gouvernements provinciaux avant d'arrêter définitivement la rédaction de ces règlements. L'honorable député sait que la loi organique du Canada, de même qu'un jugement du conseil privé, en 1898, donnent au gouvernement fédéral le pouvoir absolu de réglementer la pêche. Nuls règlements ne sont valides s'ils n'émanent de l'autorité centrale; par conséquent, les autorités provinciales n'ont rien à voir dans la préparation des règlements de pêche.

Mais, vu que les provinces ont des droits à la propriété des pêcheries, j'ai cru que nous devions, avant de promulguer les règlements, avoir une conférence avec les autorités provinciales. L'honorable député n'ignore pas sans doute que le professeur Prince et moi avons eu, il y a quelque temps, une entrevue avec les représentants du Nouveau-Brunswick, de Québec et d'Ontario, pour discuter les objections qui pourraient être soulevées quand ces règlements deviendront en vigueur. Notre intention était de convoquer aussi le gouvernement de la Colombie-Anglaise à cette conférence, mais à cause de la distance qui sépare cette province du siège du gouvernement fédéral, j'ai cru qu'il était préférable de donner instruction au professeur Prince de s'aboucher avec les autorités provinciales de la Colombie-Anglaise en passant pour se rendre en Californie, où il doit rencontrer le professeur Jordan au sujet de réglementation. C'est par pure gracieuseté que nous avons consulté les provinces, et nous espérons que notre démarche sera appréciée.

M. J. D. TAYLOR : Je demande ces renseignements à cause de l'état de choses vraiment déplorable qui régnait, l'été dernier, sur le fleuve Fraser. Le Gouvernement fédéral et le gouvernement provincial s'efforçaient de faire respecter leurs règlements respectifs, dont les termes se heurtaient, de sorte que le Gouvernement fédéral stipula dans ses permis certaines conditions dont l'exécution fut attaquée devant les tribunaux par les autorités provinciales, et vice versa.

L'hon. M. PUGSLEY : Quel en a été le résultat?

M. J. D. TAYLOR: Le litige a été porté en appel, et sera décidé à Londres dans le mois de juin.

L'hon. M. PUGSLEY : Qu'est-ce que la cour suprême a décidé?

M. J. D. TAYLOR : Je ne suis pas avocat, et il est difficile pour quiconque n'est pas versé dans la loi de donner un aperçu d'une décision judiciaire.

L'hon. M. BRODEUR : Je puis dire à l'honorable député ce qui est arrivé; en présence des règlements que la commission de la Colombie-Anglaise a prescrits et qui devaient être mis en vigueur l'automne dernier, nous avons nous-mêmes promulgué certains règlements. En même temps, j'eus la surprise d'apprendre que le gouvernement provincial avait jugé à propos d'émettre des permis entraînant l'exécution de

certaines prescriptions. Comme l'honorable député l'a dit, il y eut un conflit d'autorité qui créa, je n'en doute pas, beaucoup de mécontentement. Mais nous n'étions pas à blâmer sous ce rapport, car nous avons agi dans la limite de nos droits et de notre juridiction en promulguant ces règlements.

La question fut portée d'abord devant le tribunal, devant un magistrat stipendiaire, qui confirma la conduite du gouvernement provincial, et condamna les pêcheurs en vertu des règlements de la province. On en appela de ce jugement à la cour de comté, laquelle réforma la décision, en déclarant les règlements *ultra vires*, et par conséquent, la licence elle-même illégale. Le gouvernement provincial porta ce jugement en appel à la haute cour ou la cour suprême de la Colombie-Anglaise, et je suis heureux d'apprendre que le jugement de la cour de comté ou du magistrat a été confirmé, invalidant et annulant les licenses en question. Je ne savais pas que la cause avait été portée en appel au conseil privé. Je n'en suis pas surpris toutefois, car quand nous avons entamé des négociations avec le gouvernement provincial pour tâcher de régler ce conflit de juridiction, on nous déclara que la question serait portée devant le plus haut tribunal de l'empire. Mais j'ignorais que le conseil privé en fut déjà saisi.

M. J. D. TAYLOR : C'est du moins ce que je pense. Je parle d'après les nouvelles des journaux, et la chose me paraît tout à fait exacte. J'aurais cru que le ministre eût tâché de régler les termes d'un modus vivendi, pour prévenir la répétition d'un semblable conflit l'année d'ensuite. A-t-on conclu une entente quelconque?

L'hon. M. BRODEUR : Malheureusement, nous n'avons pas pu aboutir à ce résultat. Le gouvernement provincial réclame le droit absolu de faire les règlements et d'émettre les permis de pêche, et il fut question de soumettre ce différend aux tribunaux.

M. R. L. BORDEN : Que dit la loi? Le gouvernement provincial a-t-il le droit de donner des permis sans faire de règlements?

L'hon. M. BRODEUR: Oui.

M. R. L. BORDEN: Et le gouvernement fédéral a le pouvoir de faire les règlements et d'émettre des permis?

L'hon. M. BRODEUR: Mon interprétation du jugement du conseil privé est que les gouvernements provinciaux aient le pouvoir d'accorder des licences. Mais le jugement dit aussi formellement que le gouvernement fédéral également a le pouvoir d'émettre des permis. En même temps, nous maintenons que nous sommes la seule autorité compétente à faire des règlements, et le jugement de la cour suprême de la Colombie-Anglaise vient à l'appui de notre prétention.

M. R. L. BORDEN: Les deux gouvernements ont-ils le droit d'exiger le paiement du prix de la licence?

L'hon. M. BRODEUR: Oui.

M. R. L. BORDEN: L'honorable ministre conviendra que voici un point susceptible de causer de la confusion.

L'hon. M. BRODEUR: Oui.

M. R. L. BORDEN: J'ai entendu répéter au Parlement depuis quatre ans, ou depuis que ce jugement a été rendu, qu'une autre question devait être soumise aux tribunaux avant de pouvoir régler le différend, et je croyais que les négociations s'étaient continuellement poursuivies dans ce but. Mais nous sommes apparemment encore loin d'un règlement. Il semble que l'on devrait remédier le plus expéditivement possible à cet état de choses embarrassant.

L'hon. M. BRODEUR: Il est regrettable que ce conflit d'autorité existe au sujet de la pêche, car je suis porté à croire qu'il aura un mauvais effet sur cette industrie, et que vraiment nous ne savons pas où nous en sommes. Les gouvernements ne peuvent agir avec le même intérêt qu'ils le feraient autrement. Nous avons entamé, il y a quelques années, des négociations tendant à soumettre aux tribunaux la question de savoir si les droits des provinces à la propriété des pêcheries dans la zone de trois milles doivent être soumis à la juridiction du pouvoir central, tel que nous le prétendons. La question ne fut cependant jamais soumise aux tribunaux. La question fut aussi soulevée à savoir si le gouvernement provincial a le droit de faire des règlements ou le droit d'accorder des permis sujets à des conditions? Ainsi, la pêche du dimanche constitue une de ces conditions dans la Colombie-Anglaise. C'est une des questions qui furent soumises aux tribunaux, et le résultat fut que les règlements provinciaux concernant la pêche du dimanche furent déclarés illégaux. La licence ne doit comporter que le paiement du droit, mais nullement réglementer la pêche.

M. R. L. BORDEN: Cette question fut-elle discutée à la conférence interprovinciale, trois ans passés?

L'hon. M. BRODEUR: Je ne sais pas, je n'étais pas là à cette époque.

L'hon. M. PUGSLEY: J'étais là et l'on a donné pour raison que toutes les provinces n'étaient pas intéressées dans la question. Les provinces de Saskatchewan et d'Alberta n'y avaient pas d'intérêts, et comme ceux d'Ontario différaient entièrement de ceux des autres provinces, on a cru qu'il valait mieux remettre la question à une autre conférence entre le gouvernement fédéral et les gouvernements provinciaux directement intéressés. On me permettra

d'ajouter que l'on réclamait pour les provinces le droit d'émettre des permis parce qu'elles avaient des intérêts comme propriétaires dans les pêcheries, et conséquemment qu'elles avaient le droit d'empêcher toute personne qui n'obtenait pas un permis du gouvernement provincial de faire la pêche. Mais avoir un droit de propriétaire était une chose et posséder le pouvoir de faire des règlements concernant la manière et l'époque de pêcher était une autre chose, et le résultat de la conférence fut que les deux gouvernements purent émettre des permis, les autorités provinciales accordant simplement le droit de prendre une propriété qui appartenait à la province, le gouvernement fédéral conservant le droit de réglementer la pêche suivant les termes de l'acte de la confédération qui accorde expressément ce pouvoir aux autorités fédérales.

M. R. L. BORDEN: Si c'est tout le résultat que l'on a obtenu les pères de la Confédération n'ont pas raison de se louer d'avoir fait une constitution aussi embrouillée.

M. J. D. TAYLOR: Pour l'information du comité je dirai que les pêcheurs n'ont rien eu a payer de plus l'année dernière à cause du double permis, car le gouvernement fédéral a réduit de $10 à $5 le prix de son permis, et comme le permis provincial ne coûtait en premier lieu que $5, les pêcheurs n'ont eu que $10 à payer.

Je viens de parler de la nouvelle publiée par des journaux que cette cause allait être portée à Londres, et je crois que le ministre sera heureux d'apprendre qu'un autre journal annonce que le printemps prochain le gouvernement provincial se propose d'accepter les règlements préparés par le gouvernement fédéral, et d'émettre de permis simplement dans un but de revenu, les permis devant porter à leur face même qu'ils sont émis sujets aux règlements du gouvernement fédéral. Je demanderai au ministre si le professeur Prince, lorsqu'il ira dans l'Ouest pour rencontrer le professeur Starr Jordan à San Francisco, aura carte blanche pour faire toutes les conventions qu'il jugera sages, ou si le Gouvernement lui donnera des instructions qu'il ne devra pas dépasser.

L'hon. M. BRODEUR: Je ne crois pas qu'il soit à propos de faire connaître maintenant quelles sont les instructions du professeur Prince.

M. J. D. TAYLOR: Je ne demande pas quelle est la nature de ses instructions, mais si le Gouvernement lui en donnera.

L'hon. M. BRODEUR: Ma bouche est close à ce sujet. Le Gouvernement est en négociation avec les commissaires américains, et j'espère que mon honorable ami n'insistera pas pour avoir une réponse à sa question.

M. LENNOX: Il est inutile de se battre contre des fantômes. Le ministre a raison de ne pas divulguer quelles sont les instructions données à M. Prince, mais il n'y aurait pas de mal à nous dire si M. Prince part avec carte blanche, ou s'il recevra des instructions avant de partir; le ministre pourrait nous dire s'il a tracé une ligne de conduite à M. Prince, ou s'il le laisse libre d'agir à sa guise. Il n'y a pas là de secret d'Etat. Le Parlement a le droit de savoir si le Gouvernement a pris les précautions suffisantes pour que les droits du Canada ne soient pas sacrifiés.

L'hon. M. BRODEUR: Je n'aimerais pas à faire de déclarations à ce sujet. Tous les membres de cette Chambre qui connaissent le professeur Prince doivent certainement avoir confiance qu'il ne sacrifiera pas les intérêts du Canada. Bien que le Gouvernement ait le droit de lui donner des instructions en la matière, parce que c'est une question qui relève d'un traité, je ne crois pas qu'il serait opportun de lui donner des instructions précises. Mais je puis assurer cette Chambre que la grande expérience, les connaissances étendues dans les pêcheries et le jugement sain du professeur Prince l'empêcheront de mettre en péril les intérêts de nos pêcheries canadiennes.

M. MIDDLEBRO: Le ministre pourrait-il nous dire si ce sont les autorités fédérales ou d'Etat qui, aux Etats-Unis, ont le droit de faire sur les Grands lacs les règlements de pêche concernant la dimension des rets, les honoraires des permis, ou de l'étendue de territoire accordée?

L'hon. M. BRODEUR: Les autorités américaines nous ont informés que les règlements de pêche, sur les eaux limitrophes, mentionnés dans le traité, sont entièrement de la juridiction des commissaires et des autorités fédérales. La constitution dit que ces règlements sont sous la juridiction des autorités d'Etat, mais en vertu d'un autre article de la constitution, celui qui donne aux autorités fédérales le droit de faire des traités et au Sénat le droit de les ratifier, les règlements sanctionnés par un traité tombent entièrement sous la juridiction des autorités fédérales.

M. MIDDLEBRO: Le ministre peut-il nous dire si ce traité enlève aux autorités d'Etat le droit qu'elles possédaient?

L'hon. M. BRODEUR: C'est une question très sérieuse que mon honorable ami me pose quand il me demande d'interpréter la constitution des Etats-Unis. S'il lit la correspondance qui a été déposée il trouvera que le secrétaire d'Etat des Etats-Unis, dit dans une lettre que l'autorité fédérale a plein pouvoir de réglementer les pêcheries, en vertu des conventions de pêcheries comprises dans le traité.

M. MIDDLEBRO: Le ministre s'en repose-t-il entièrement sur l'information que lui a donnée l'Attorney-Général des Etats-Unis? Croit-il que les législatures d'Etat, n'ont aucune juridiction et n'ont pas le droit de fixer le montant de l'honoraire, la dimension des rets, les saisons closes, et autres matières concernant les pêcheries. Accepte-t-il l'opinion de l'Attorney-Général des Etats-Unis comme faisant autorité dans ces matières.

L'honM. BRODEUR: Je suppose que nous ne devons pas demander l'opinon de l'Attorney-Général des Etats-Unis, mais celle de notre département de la Justice. Cependant si M. Root affirme que les autorités fédérales américaines possèdent le pouvoir de régler la question, nous devons supposer qu'il ne se trompe pas.

M. MIDDLEBRO: Législatures provinciales ont-elles donné à entendre qu'elles acceptaient 'interprétation donnée à la loi par l'Attorney-Général?

L'hon. M. BRODEUR: Je ne sais pas exactement les communications qui ont pu être échangées entre les autorités fédérales américaines et les différents Etats.

M. MIDDLEBRO: Le ministre dit-il que les législatures d'états exercent cette autorité?

L'hon. M. BRODEUR: Autrefois.

M. MIDDLEBRO: Et maintenant?

L'hon. M. BRODEUR: Pas maintenant.

M. MIDDLEBRO: Elles ne l'exerceront que jusqu'au moment où ces règlements seront mis en vigueur.

L'hon. M. BRODEUR: Oui, naturellement.

M. MIDDLEBRO: Le ministre admet-il que les législatures provinciales du Canada ont le pouvoir de fixer le montant des honoraires et d'obliger les pêcheurs à prendre un permis?

L'hon. M. BRODEUR: Le gouvernement fédéral a toujours eu le pouvoir d'émettre des permis. Ce pouvoir ne nous a pas été enlevé, mais les autorités provinciales l'ont avec nous. C'est ce que le conseil privé a décidé.

M. MIDDLEBRO: Est-il vrai que les autorités provinciales fixent présentement les honoraires du permis du gouvernement fédéral?

L'hon. M. BRODEUR: Non, pas toutes les provinces, car il y en a quelques-unes qui n'émettent pas de permis. Les provinces du Nouveau-Brunswick, de la Nouvelle-Ecosse, et de l'île du Prince-Edouard ne donnent pas de permis.

Tous les permis dans ces provinces sont donnés par le gouvernement fédéral. Nous en émettons aussi dans quelques parties de la province de Québec. Dans Ontario, les autorités provinciales ont voulu émettre des permis elles-mêmes. On m'informe que, dans quelques cas, elles ont pratiquement entrepris de réglementer les pêcheries en insérant certaines conditions dans les permis, mais sur ce point je n'ai pas de renseignements officiels.

M. MIDDLEBRO: Le gouvernement fédéral a-t-il le pouvoir d'obliger à prendre des permis, et de les émettre à un prix uniforme pour tout le Canada, ou chaque province a-t-elle le droit exclusif de fixer l'honoraire du permis?

L'hon. M. BRODEUR: Dans Ontario le gouvernement local émet les permis et fixe l'honoraire. Bien que nous ne l'ayons pas exercé dans la province d'Ontario, le gouvernement fédéral possède le même pouvoir d'y émettre des permis et d'en fixer les honoraires.

M. MIDDLEBRO: Chaque état voisin du Canada pourra-t-il fixer lui-même l'honoraire du permis, et chaque province du Canada aura-t-il un pouvoir identique?

L'hon. M. BRODEUR: Je ne connais pas suffisamment la constitution américaine pour dire si les états auront le droit de faire payer un honoraire à leurs propres pêcheurs. C'est une question qui d'ailleurs ne nous intéresse guère, parce que chaque pays conserve son droit absolu dans l'émission des permis de pêche dans ses propres eaux. Si les législatures d'état jugent à propos d'émettre des permis et de faire payer des honoraires à leurs pêcheurs, c'est là une affaire qui les regarde seuls.

M. MIDDLEBORO: Le ministre pourra-t-il répondre à la question suivante? Supposant que le professeur Prince et le commissaire américain, réunis dans la Colombie-Anglaise, décident eux-mêmes ce que seront les règlements de la pêche, ce Parlement aura-t-il certains pouvoirs en la matière, ou le traité sera-t-il pratiquement consommé?

L'hon. M. BRODEUR: Le traité pourvoit à cela.

M. MIDDLEBRO: Le traité dit que si les deux commissaires s'accordent dans l'adoption des règlements ce Parlement n'aura rien à y voir.

L'hon. M. BRODEUR: Je crois qu'il y a un article dans le traité qui dit que le congrès des Etats-Unis et le parlement du Canada auront le pouvoir de décréter les dispositions nécessaires pour mettre en vigueur les règlements adoptés.

M. MIDDLEBRO: Alors, le ministre peut nous donner l'assurance que nous aurons

l'occasion de discuter ces règlements plus tard?

L'hon. M. BRODEUR: Oui, parce qu'il faudra qu'ils soient soumis au Parlement, qui donnera au Gouvernement ou aux commissaires le pouvoir exécutif dont ils ont besoin.

M. LENNOX: J'ai cru comprendre que le ministre nous a dit il y a quelque temps que, d'après son interprétation du traité, dès que les commissaires seront venus à une entente, il ne restera rien autre chose à faire au congrès et au parlement fédéral que d'accepter les termes de leur convention. Le ministre ne paraissait pas croire que nous eussions le droit de les rejeter ou de les reviser.

L'hon. M. BRODEUR: Naturellement, si le Parlement refusait de voter une loi pour appliquer ces règlements, ceux-ci seraient caducs.

M. A. K. MACLEAN: J'ai demandé à l'honorable ministre de la Marine et des Pêcheries, il y a quelque temps, si le Gouvernement fédéral était entré en négociations avec les gouvernements provinciaux en vue d'adopter un *modus vivendi* au sujet du conflit de juridiction, mais je ne crois pas que le ministre ait compris ma question. Je croyais que le Gouvernement avait nommé une commission autorisée à entamer des négociations. J'aimerais savoir ce qui a été fait.

L'hon. M. BRODEUR: Nous avons nommé l'année dernière un commissaire chargé de négocier avec les autorités provinciales. Nous avons choisi M. Bastedo. Ce qui pressait le plus à cette époque, c'était la situation dans la Colombie-Anglaise. M. Bastedo s'est mis en communication avec les autorités provinciales. Il a fait un voyage ou deux dans la Colombie-Anglaise, où il a entamé des négociations avec le gouvernement de cette province. Je dois dire que ces négociations n'ont eu aucun résultat, parce que les autorités provinciales ont décidé immédiatement d'émettre des permis, et ces permis réglementaientla pêche dans une certaine mesure, même très étendue. Cela eut, naturellement, pour effet de rendre la question de juridiction beaucoup plus aiguë qu'auparavant. La question fut soumise aux tribunaux qui ont décidé que les permis émis dans ces conditions par les autorités provinciales étaient nuls et sans valeur. Mon honorable ami de New-Westminster, (M. J. D. Taylor) m'informe que la question est maintenant portée par le gouvernement de la Colombie-Anglaise devant le conseil privé.

M. W. S. MIDDLEBRO.

Enquête sur le département de la Marine et des Pêcheries, somme additionnelle requise, $40,000.

L'hon. M. BRODEUR: Cette somme est pour payer les dépenses en rapport avec l'enquête du département de la Marine et des Pêcheries. Sur proposition de son honneur le juge Cassels, $1,000 devront être payés au docteur Morse, pour services rendus pendant l'enquête, et sur la proposition de l'avocat, $300 seront payés à M. H. Thomas.

M. R. L. BORDEN: Quel est le chiffre total de la dépense?

L'hon. M. BRODEUR: On suppose qu'elle s'élevera à $55,000, mais nous n'avons pas encore reçu tous les comptes. La Chambre avait voté l'année dernière un crédit de $15,000.

M. LENNOX: Le docteur Morse ne reçoit-il que $1,000?

L'hon. M. BRODEUR: Le docteur Morse est un fonctionnaire de la cour d'échiquier, et cette somme est en sus de son traitement.

M. CROCKET: Ce crédit suffira-t-il à payer toutes les dépenses?

L'hon. M. BRODEUR: Oui.

M. CAMPBELL: Je demanderai au ministre s'il croit que cette enquête était nécessaire.

L'hon. M. BRODEUR: Je n'en ai aucun doute.

M. LENNOX: Quels honoraires payez-vous aux conseils?

L'hon. M. BRODEUR: Dans une lettre datée le 18 avril 1908, du ministre de la Justice à M. Watson, il est dit:

Au sujet de vos honoraires, comme conseil à l'enquête devant le juge Cassels, je veux vous confirmer l'entente à laquelle nous sommes arrivés, à savoir que vous recevriez $100 par jour et les menues dépenses nécessaires, et qu'à la fin de l'enquête vous recevriez une somme supplémentaire dont le chiffre devra être déterminé d'après la longueur de l'enquête et de la responsabilité qu'elle aura entraînée.

M. CROCKET: Cette somme a-t-elle été fixée?

L'hon. M. BRODEUR: Le ministre de la Justice m'informe qu'elle l'est.

Pour rembourser Cushing et Cie de la somme déposée comme garantie lors de la saisie de la goélette " Evolution " dans l'année 1893, pour prétendue violation des lois maritimes du Canada, $800.

L'hon. M. BRODEUR: En 1893, la goélette " Evolution " a été saisie sur l'accusation d'avoir violé le règlement concernant les chargements de pont, et les pro-

priétaires ont déposé $800 pour obtenir sa mise en liberté. En 1896, le Gouvernement a décidé de retirer l'accusation qui était devant les tribunaux depuis trois ans, et au sujet de laquelle rien n'avait été fait, le département ayant été informé qu'il était douteux que la poursuite pût réussir. Le percepteur des douanes à Saint-Jean reçut ordre de remettre les $800, mais il les avait déposés au crédit du receveur général, et la question est restée en suspens. Il est de simple justice que les propriétaires de la goélette soient remboursés de leur $800.

M. LENNOX: Réclament-ils l'intérêt?

L'hon. M. PUGSLEY: Oui, mais on ne le leur donne pas.

M. DANIEL: En quoi la loi maritime avait-elle été violée?

L'hon. M. BRODEUR: L'accusation portait que la goélette avait traversé l'Atlantique lorsque son congé ne lui permettait que d'aller à un port de l'Amérique du Sud.

M. DANIEL: Non pas l'Amérique du Sud, mais Vineyard-Haven, Massachusetts.

L'hon. M. BRODEUR: La défense portait que pendant le voyage la goélette avait été poussée de l'autre côté de l'Atltantique, et qu'après tout c'était une simple violation de forme. Cette loi fut rapportée quelques années plus tard, et la goélette n'aurait pas été alors passible d'une amende. Le cas fut soumis à M. Barker, alors agent du département de la justice à Saint-Jean, et aujourd'hui juge en chef de la province du Nouveau-Brunswick, et il exprima l'opinion qu'il serait difficile de prouver que la loi avait été violée intentionnellement. Plus tard on rapporta que sir Charles Hibbert Tupper, alors ministre de la Marine et des Pêcheries, consentait à régler l'affaire, et le ministre fit savoir aux propriétaires de la goélette qu'il avait simplement dit qu'il consentirait à régler l'affaire si le département de la Justice l'en avisait. En mars 1896, il fut question de rembourser l'argent, mais la proposition n'eut pas évidemment de suite, car le sous-ministre, M. Smith, a écrit à M. Wood, percepteur des douanes, une lettre l'informant que la question avait été discutée en conseil et que s'il voulait remettre les $800, le departement de la Marine et des Pêcheries ne s'y opposerait pas. En réponse, M. Wood fit remarquer que l'argent avait été déposé en janvier 1894 au crédit du receveur général, et que le département des Douanes ne l'avait plus en sa possession. Le décret du conseil adopté par le gouvernement conservateur avant de descendre du pouvoir, concluait au remboursement du dépôt. Ce décret n'a pas été approuvé et la question n'avait jamais été réglée. A la demande de mon honorable collègue le ministre des Travaux publics, j'ai examiné les documents et je me suis convaincu que c'était une simple question de justice, et que cette somme devait être remboursée. Comme l'argent se trouve entre les mains du receveur général, il faut conséquemment un crédit spécial.

M. DANIEL: Quand a-t-on demandé au ministre le remboursement de cet argent?

L'hon. M. BRODEUR: Un mois environ, je suppose.

L'hon. M. PUGSLEY: Il y a déjà assez longtemps, M. Cushing m'a écrit et m'a parlé au sujet de cette question. Il m'a dit qu'il y avait dix ou douze ans, le département avait ordonné de rembourser l'argent, mais que pour une raison ou pour une autre le remboursement n'avait pas été fait. Il m'a dit aussi qu'il avait demandé que la cause fût décidée par les tribunaux, et que telle avait été la raison du retard pendant quelques années. Plus tard, le Gouvernement ordonna de rembourser l'argent, mais il avait été versé par le percepteur des douanes, entre les mains du receveur général. L'affaire a traîné un certain nombre d'années et M. Cushing l'avait finalement perdue de vue au milieu de la masse d'autres causes dont il est chargé. Il demandait aussi l'intérêt des $800, mais mon honorable collègue n'a pas cru devoir proposer plus que le remboursement de la somme déposée. Je ne sais pas si M. Cushing ne demandera pas plus tard au ministre de lui payer l'intérêt.

M. DANIEL: Quand M. Cushing a-t-il parlé à l'honorable ministre du remboursement de cet argent?

L'hon. M. PUGSLEY: Vers les fêtes de Noël, lorsqu'il était à Saint-Jean.

M. DANIEL: N'en a-t-il été question avant l'élection?

L'hon. M. PUGSLEY: Les élections paraissent occuper beaucoup l'esprit de mon honorable ami.

M. DANIEL: Je crois que M. George Cushing était un partisan très ardent et très actif de l'honorable ministre des Travaux publics.

L'hon. M. PUGSLEY: C'est vrai, il était un de mes meilleurs amis.

M. DANIEL: Il a travaillé très fort à l'élection du ministre, et si l'on met ce fait en regard avec celui de cette amende, qui a été imposée en 1893—

L'hon. M. PUGSLEY: Ce n'était pas une amende, c'était un simple dépôt en garantie.

M. DANIEL: Je sais que l'honorable ministre est très précis quelquefois dans ses termes.

L'hon. M. PUGSLEY: C'est une bonne chose.

M. DANIEL : J'admets qu'il a besoin d'être précis quand il lui est possible. Mais il me paraît étrange que ce dépôt qui a été fait en 1893, n'ait été remis que dernièrement à une personne qui s'est occupée activement à assurer l'élection de l'honorable ministre. Naturellement, c'est peut-être une simple coïncidence, comme le dit le ministre, et je n'ai aucune objection que M. Cushing soit remboursé de son argent.

L'hon. M. BRODEUR: Il n'y a aucun doute que M. Cushing a droit à cet argent d'autant plus que le gouvernement précédent avait décidé—c'était à la veille d'élections, il est vrai—de le lui rembourser.

M. DANIEL : Ce qui étonne c'est que si M. Cushing avait réellement droit à son argent il n'ait pas essayé de se le faire remettre plus tôt. C'était de sa part montrer réellement beaucoup de patience quand le Gouvernement lui devait $800. Cependant je sais parfaitement que le ministre des Travaux publics a toujours bon cœur, surtout à l'égard de ses amis, et je suis heureux de pouvoir lui venir en aide.

L'hon. M. PUGSLEY: Ce n'est pas une question de bon cœur mais de justice. Mon honorable ami sait comme moi que M. Cushing n'est pas homme à me demander ou a demander à n'importe quelle autre personne un seul sou qui ne lui appartient pas, mais ce qui m'étonne c'est que cette somme ne lui ait pas été payée auparavant. Le cas me paraît être des plus clairs.

M. DANIEL : C'est une nouvelle preuve de la lenteur de la justice.

L'hon. M. PUGSLEY: Elle a été très lente entre 1893 et 1896.

M. DANIEL: Oui, et entre 1896 et 1908.

M. CROCKET: Cette somme représente-t-elle le chiffre complet des souscriptions de M. Cushing pendant la dernière campagne électorale?

L'hon. M. PUGSLEY: Je ne sais pas si M. Cushing a fourni de l'argent dans la dernière campagne électorale

M. CROSBY: Je ne voulais pas prendre part à cette discussion, mais lorsque j'entends le ministre des Travaux publics dire que c'est une question de justice, et lorsque je vois le ministre de la Marine et des Pêcheries approuver son collègue, je ne puis m'empêcher de faire observer qu'il existe depuis plusieurs années dans nos statuts une loi concernant les cargaisons. Si je comprends bien l'affaire qui nous occupe, M. Cushing aurait chargé à Saint-Jean une goélette en partance pour l'Europe, mais n'a pris son congé que pour aller à un port des Etats-Unis, afin de se soustraire à la loi. Son bateau a été saisi. Le ministre des Travaux publics dit que l'argent déposé n'était pas une amende. Mais qu'est-ce qu'un homme peut faire lorsque son bateau est saisi sinon de déposer l'argent pour le faire relâcher. C'est pour cela que M. Cushing a été obligé de déposer $800. Pourquoi? parce qu'il avait violé la loi des douanes en envoyant son navire en Europe lorsqu'il n'avait pris le congé que pour aller à un port américain.

Si le comité décide de remettre cet argent, nous ferions tout aussi bien d'effacer de nos statuts la loi concernant les chargements de navires parce que chaque navire qui voudrait l'étudier pourra prendre un congé pour un port des Etats-Unis ou de l'Amérique du sud, où cette loi n'est pas en vigueur, et ensuite faire voile pour l'Europe. Allez-vous saisir un navire qui fait une fausse déclaration et ensuite lui remettre l'argent qu'il a déposé lorsqu'il en fait la demande? Est-ce la ce que vous appelez la justice? D'après moi, ce n'est pas juste du tout, et l'argent ne devrait pas être remboursé. Je ne m'occupe pas que la personne s'appelle Cushing ou d'un autre nom; il ne peut y avoir de doute que ce navire est allé en Europe lorsque son congé ne lui donnait droit que d'aller aux Etats-Unis. La loi a donc été violée, la goelette a été saisie et les propriétaires ont dû déposer cet argent pour la faire relâcher. M. Cushing a fait le commerce maritime toute sa vie, et comme tout le monde à Saint-Jean il connaît la loi. On nous dit cependant ce soir, que comme question de justice nous devons lui remettre son argent. Mais il n'y a aucune justice là dedans, et en remettant l'argent à cet homme le Gouvernement viole sa propre loi. Je ne comprends pas que l'on puisse appeler cela de la justice. C'est de l'injustice, et une violation très grave de la loi.

L'hon. M. BRODEUR: Qui a commis l'injustice?

M. CROSBY: Celui qui a chargé son navire pour l'Europe, et a pris un congé pour un port des Etats-Unis seulement.

L'hon. M. PUGSLEY: Il n'a pas fait cela.

M. CROSBY: Qu'a-t-il fait alors?

L'hon. M. PUGSLEY: Il n'a pas du tout chargé son navire pour l'Europe. Il a pris un congé pour aller à un port des Etats-Unis, et par suite de certaines circonstances imprévues, le navire, peut-être a-t-il entraîné hors de sa course dans une tempête, a été poussé jusqu'en Europe. Dans tous les cas sans entrer dans tous les détails de la cause que je ne connais pas parfaitement. M. Cushing a prétendu qu'il n'y avait pas de violation de la loi, et qu'il n'a fait ce que tout sujet anglais avait droit de faire; il s'est défendu devant les tribunaux et a demandé un procès. Personne, ni le ministre de la Marine, ni le ministre des Douanes, n'a le droit de s'emparer de la propriété d'une autre sans que celle-ci ait le

droit de se défendre. C'est ce que M. Cushing a fait, et il a demandé un procès. C'est alors que le département de la Marine a soumis la question à l'agent du département de la Justice à Saint-Jean, pour avoir son avis. M. Barker, qui est maintenant juge en chef du Nouveau-Brunswick, et qui n'est surpassé comme avocat par personne au Canada, exprima l'opinion qu'il n'y avait pas eu violation de la loi, et que la Couronne ne réussrait pas a faire convaincre M. Cushing de culpabilité. Le département s'est conduit suivant cet avis, et a abandonné la poursuite. M. Cushing a certes droit au remboursement de son argent, si la Couronne ne veut pas continuer la poursuite contre lui. Conséquemment je dis que c'est une question de justice et que l'on doit rembourser l'argent à M. Cushing. Si la Couronne n'avait pas l'intention de remettre l'argent, elle aurait dû presser la cause devant les tribunaux, et un jury aurait décidé. Mais comme suivant l'avis du représentant du département, de la justice à Saint-Jean, la Couronne avait une mauvaise cause, et lorsqu'elle l'eut abandonnée, il ne restait plus rien autre chose à faire que de rembourser à Cushing l'argent qu'il avait déposé comme garantie qu'il payerait toute amende que les tribunaux pourraient imposer.

M. R. L. BORDEN: De quelle façon la Couronne a-t-elle abandonné la poursuite?

L'hon. M. PUGSLEY: En ne procédant pas.

M. R. L. BORDEN: Il faut qu'une cause soit réglée d'une façon ou d'une autre devant les tribunaux.

L'hon. M. PUGSLEY: La poursuite est restée là.

M. R. L. BORDEN: La cause est encore devant la cour, rien n'a été fait? Il est évident que les documents devraient être déposés devant la Chambre. J'espère que le ministre les déposera, en réponse à la demande qui en a été faite. J'ai été surpris de l'entendre dire, après qu'il eût affirmé avec autant de force la justice de la réclamation de M. Cushing, qu'il ne connaissait pas beaucoup les détails de la cause, parce que la justice ou l'injustice de la réclamation semblait reposer entièrement sur des faits. Pour moi, tout repose surtout sur une question de faits, et si nous ne les connaissons pas, nous ne pouvons pas dire si la réclamation est juste ou injuste.

L'hon. M. PUGSLEY: Je parlais des faits principaux: Le navire de M. Cushing a été saisi; M. Cushing prétendit que la saisie était injuste et qu'on devrait lui permettre de plaider irrégularité de la saisie. La couronne laissa traîner l'affaire jusqu'à 1894 ou 1895, et ensuite demanda à son représentant légal à Saint-Jean son avis sur le droit de la couronne. M. Barker, conseilla de ne pas poursuivre, et le département fit savoir à M. Cushing de ne pas continuer la poursuite, et aussi que le percepteur des douanes avait reçu ordre par écrit de lui rembourser son argent. Je ne puis imaginer d'abandon plus clair d'une poursuite lorsque l'on fait savoir au défendeur que la couronne a décidé d'abandonner la cause et de lui remettre son argent. Depuis cette époque, l'affaire en est restée là, et je dis que la justice demande évidemment qu'on remette l'argent.

M. R. L. BORDEN: Si la cause est si claire, il est étrange que l'argent n'ait pas été remboursé depuis longtemps. Si la couronne ne voulait pas presser la poursuite, M. Cushing pouvait soumettre la cause au tribunal et la faire envoyer, ou l'un ou l'autre. M. Cushing ne paraît pas s'être prévalu de son privilège à cet égard.

L'hon. M. PUGSLEY: Parce que la couronne lui avait fait savoir qu'elle abandonnait la poursuite et lui remettrait l'argent.

M. R. L. BORDEN: Je ne veux pas discuter à propos de faits que je ne connais pas, mais je reprendrai la discussion lorsque les documents seront déposés, y compris ceux dont a parlé le ministre de la Marine et des Pêcheries (l'honorable M. Brodeur) ainsi que la demande dont a parlé le ministre des Travaux publics. Cette demande porte sur une question d'intérêt public et je crois que les documents doivent être déposés.

L'hon. M. BRODEUR: Je me ferai un plaisir de déposer tous les documents concernant cette cause, qui se trouve dans mon département. Je puis expliquer, d'après le memorandum placé dans mes mains, les faits de la cause. En 1893, M. Cushing fut poursuivi. La poursuite traîna trois ans, et le 21 mars 1896, M. Smith qui était alors sous-ministre de la Marine, écrivit à M. Wood, alors contrôleur des douanes, comme suit:

> Je désire vous informer que cette question a été discutée quelque peu par le conseil et je puis vous dire que vous êtes libre de rembourser l'argent à ceux qui l'on déposé, savoir: $800, et ce département ne soulèvera aucune objection si vous le remboursez.

Cette lettre portait les initiales du ministre de la Marine de cette époque (l'hon. M. Costigan), et le 27 mars 1896, M. Wood répondait comme suit:

> Après avoir pris des renseignements, j'apprends que cette somme n'a pas été reçue par le département des douanes, qui ne possède aucune autorité en la matière. Le percepteur des douanes à Saint-Jean a agi, ainsi que son devoir l'y obligeait dans les circonstances, entièrement d'après les avis de votre département. Le département des Douanes conséquemment n'a ni intérêt ni juridiction dans la matière.

Le ministre soumit alors au conseil un rapport dans lequel il conseillait de rem-

bourser l'argent, et le décret qui fut basé sur ce rapport se trouve au milieu d'un très grand nombre d'autres qui n'étaient pas approuvés par Son Excellence lorsque l'ancien Gouvernement est descendu du pouvoir. Si le Gouvernement actuel a pris sur sa responsabilité de demander un crédit pour rembourser cet argent, c'est qu'il en a le droit. La seule chose que je demande, c'est que les documents, y compris la demande de remboursement, soient déposés devant la Chambre, afin que nous puissions discuter si nous croyons à propos ou nécessaire de le faire.

M. CROSBY: Je ne suis pas satisfait. Bien que le ministre des Travaux publics (M. Pugsley) nous ait donné une explication très plausible de la cause, ainsi qu'il sait en donner chaque fois qu'il veut faire accepter quelque chose par le comité, je suis plus convaincu que jamais que nous ne devons pas voter cet argent présentement. Je ne suis pas avocat ni marin. Le ministre des Traveux publics prétend être les deux. Mais je dis que si ce navire est parti de Saint-Jean pour les Etats-Unis et qu'il se soit trouvé rendu un matin en Europe, comment la chose a-t-elle pu se faire s'il n'y avait pas quelqu'un qui voulait qu'il y allât ?

Ce ne serait pas chose facile.

L'hon. M. PUGSLEY: Le vaisseau a été poussé par la tempête. Il n'a pas atteint l'Europe, mais, il s'est rendu à Santa-Cruz, dans les îles Canaries.

M. CROSBY: Où est-ce?

L'hon. M. PUGSLEY: Dans un des océans.

M. CROSBY: A quelle distance ce vaisseau se trouvait-il de l'Europe, une fois rendu aux îles Canaries? Le ministre vient de nous donner un échantillon de ses connaissances, en matière de droit et de navigation maritime. Si le navire est allé à Santa-Cruz, il était régi par disposition de la loi relative aux chargements sur le pont. Le ministre connait cette loi sans doute. Si le ministre des Douanes était ici, ou quelque autre ministre au courant des lois douanières, il saurait que le propriétaire de ce vaisseau à destination de Santa-Cruz, doit faire un dépôt de $400 ou de $800 suivant les circonstances, ces deniers figurant parmi les recettes douanières et revenant finalement aux mains du receveur général. Le Gouvernement ne créerait plus d'ennui au propriétaire du navire à cet égard, puisque ces deniers seraient versés dans le Trésor public, et si le propriétaire tenait à se les faire rembourser, il lui suffisait de présenter une demande en ce sens.

L'hon. M. PUGSLEY: Le propriétaire a présenté sa demande. Cette demande date de quinze ans, et les tribunaux ont été saisis de l'affaire.

M. L. P. BRODEUR.

M. CROSBY: Si le ministre veut bien posséder son âme dans la patience, il comprendra mieux. . .

L'hon. M. PUGSLEY: Cela prendra peut-être du temps.

M. CROSBY: J'éprouverai peut-être quelque difficulté à convaincre le ministre; mais la députation comprendra facilement la question. Le public me comprendra aussi, sans doute. Tous ceux qui connaissent familièrement notre régime douanier le savent parfaitement; chaque année, nombre de navires sont saisis pour contravention à la loi douanière; les propriétaires sont tenus de faire un dépôt de $400 ou de $800 suivant les circonstances; ces deniers sont versés entre les mains du receveur général, et quand bien même les propriétaires seraient coupables de contravention, le Gouvernement ne s'en inquiète nullement, puisqu'il a encaissé ces deniers, et en ce qui concerne l'Etat, la question se trouve ainsi réglée. Si le ministre des Douanes était ici, il informerait le ministre des Travaux publics que pareils faits sont de fréquente occurrence, au cours de l'année.

L'hon. M. BRODEUR: Mais le gouvernement précédent avait décidé de remettre ces deniers au propriétaire.

M. CROSBY: Le gouvernement précédent a fait bien des choses que les députés de la droite condamnent. Or, nous voulons que le gouvernement actuel fasse son devoir. Je suis au début de ma carrière parlementaire et maintenant que je fais partie de la députation, je tiens à ce que tout se fasse régulièrement. Je ne veux pas remonter trop loin dans le passé. Le chef de l'opposition a demandé le dépôt des documents relatifs à cette affaire. Je demande aussi le dépôt du journal de bord qui indiquera tout ce qui s'est passé chaque jour, à bord du navire, à dater du jour où le navire a fait voile et est parti de Saint-Jean, jusqu'à son arrivée en Europe. A son arrivée en Europe, si sa présence là était le résultat de la tempête, le propriétaire serait tenu de faire son rapport de mer. Quand M. Cushing ou les propriétaires de ce vaisseau pourront soumettre ces documents au Parlement et prouver qu'ils ont alors été victimes d'une injustice, alors et alors seulement, je voterai volontiers l'adoption de cet article. J'en ai assez appris pour me convaincre qu'il n'est pas légitime d'accorder ces deniers; en outre, en votant ce crédit, nous créerions un précédent au bénéfice de tous ceux qui veulent éluder la loi des douanes, en obtenant un congé maritime pour des navires à destination de ports où la loi ne s'applique pas et pour naviguer à leur gré. Il serait injuste envers la Chambre et envers le pays d'adopter ce crédit pour différentes raisons que je ne veux pas discuter plus longuement; seulement je demande que l'article soit réservé, jusqu'à ce qu'on

ait fait le dépôt des documents qui nous convaincront de la vérité des faits exposés par les intéressés. Si on établit ces faits, je voterai volontiers le crédit destiné à indemniser M. Cushing.

L'hon. M. BRODEUR: L'honorable député (M. Crosby) demande le dépôt du journal de bord; mais il sait parfaitement que la chose n'est pas en mon pouvoir.

M. CROSBY: Je mettrai le ministre en mesure d'obtenir ce journal de bord; s'il ignore la voie à suivre, je vais la lui tracer.

L'hon. M. BRODEUR: Cette affaire remonte à quinze ans.

M. CROSBY: Peu importe.

L'hon. M. BRODEUR: Pour mon propre compte, j'adhérerais volontiers à l'opinion exprimée par monsieur le juge Parker.

M. CROSBY: Je ne connais pas le juge Parker.

L'hon. M. BRODEUR: C'est lui qui a entendu cette cause. Il a fait enquête sur cette affaire et a déclaré, dans son rapport, qu'il était dans l'impuissance d'établir de conclusions défavorables aux propriétaires du navire. Et sur l'avis du ministère de la Justice, ainsi que de M. le juge Parker—M. Parker était alors avocat—le gouvernement précédent, en 1896, décida de rembourser aux propriétaires le dépôt en question.

M. CROSBY: Tout cela est parfaitement connu.

L'hon. M. BRODEUR: L'honorable député (M. Crosby) m'accuse de chercher à commettre un acte injuste et force m'est bien d'exposer les faits venus à ma connaissance. Le gouvernement précédent décida de rembourser les intéressés. Le département de la Marine donna au ministère des Douanes instruction de remettre la somme en question aux propriétaires. Le ministère des Douanes répliqua que ces deniers ne se trouvaient pas entre ses mains et il fallut adopter un décret en conseil; un rapport fut dressé en ce sens, mais les élections générales survinrent et ces décrets en conseil demeurèrent sur le bureau. Puisqu'on a discontinué les poursuites, et en présence de l'engagement formel pris par le gouvernement fédéral, nous avons le devoir de remplir les obligations de nos prédécesseurs, soit que nous les approuvions soit que nous les désapprouvions. J'ai examiné ces document et je me ferai un plaisir de les déposer sur le bureau. L'honorable député pourra se convaincre que le gouvernement précédent, lorsqu'il décida de rembourser ces deniers, était sincère dans ses démarches, sauf que les formalités sont demeurées incomplètes. A mon avis, c'est un simple acte de justice que de payer cette réclamation en pareille circonstance. Que le gouvernement précédent ait eu tort ou raison de diriger des poursuites ou de les abandonner, telle n'est pas la question. Il décida de renoncer à toutes poursuites, et de payer ces deniers. Mais pour les raisons déjà indiquées, ces deniers ne furent pas remboursés. En pareilles circonstances, il est de simple justice de faire ce remboursement.

M. CROSBY: Le seul argument formulé par le ministre de la Marine, c'est que le gouvernement précédent a proposé une foule de nominations, avant de quitter le pouvoir. Si le ministre s'avisait de mettre à exécution toutes les propositions formulées par le Gouvernement précédent, au moment de quitter le pouvoir, je comprendrais parfaitement son argument. Mais on peut trouver ce journal de bord dans tout navire britannique; il est remis à l'association de commerce (Trade Association) en Grande-Bretagne et le ministre ou son département, est, au Canada, l'agent chargé de percevoir les fonds pour cette association. Il peut consulter ce journal de bord. Il agit à titre d'agent percepteur pour le Board of Trade de Londres: libre à lui d'écrire à qui de droit et d'obtenir ce journal de bord au besoin. Quand il aura déposé ces documents prouvant les prétentions du ministre des Travaux publics, alors je serai convaincu; mais nous n'avons pas encore de preuve. En vain, le ministre des Travaux publics me dira-t-il, que parce qu'on a fait ce dépôt et que le Gouvernement n'a pas intenté de poursuites, cet individu avait droit de demander le remboursement de son dépôt. Pareille procédure n'a jamais eu lieu.

L'hon. M. PUGSLEY: Il y a une procédure à suivre pour saisir les tribunaux de cette question et c'est ce que nous avons fait dans les circonstances.

M. CROSBY: Je vous demande pardon. Lorsque le ministre des Douanes sera ici, je prouverai, en invoquant son témoignage que votre assertion est inexacte.

L'hon. M. PUGSLEY: J'ai été saisi de nombre d'affaires similaires.

M. CROSBY: Il est fort possible que, dans nombre de circonstances, vous vous soyez employé à remettre ces deniers à ceux qui en avaient fait le dépôt; mais jamais le ministre des Douanes ou ses fonctionnaires n'ont intenté de poursuites contre un individu qui avait fait le dépôt prescrit.

L'hon. M. PUGSLEY: Voici la procédure à suivre: avant la saisie, on notifie au propriétaire avis de transmettre sa réclamation dans un certain délai; il transmet sa réclamation et alors l'affaire suit son cours régulier et vient devant la cour de l'échiquier. La couronne est la partie plaignante et le réclamant est le défendeur.

M. CROSBY : Dès que le navire est saisi et que la somme est déterminée, et elle ne

saurait être inférieure à $400—le propriétaire du navire fait son dépôt. Mais jamais encore le ministère des Douanes n'a dirigé de poursuites contre le propriétaire qui a fait le dépôt voulu.

L'hon. M. BRODEUR : Dans la circonstance dont il s'agit, l'action a été intentée par le Gouvernement parce qu'il s'agissait du paiement de la peine pécuniaire prévue par la loi relative aux chargements sur le pont des navires.

M. CROSBY : Quelle action le Gouvernement a-t-il intentée?

L'hon. M. BRODEUR : Une action tendant au recouvrement de la peine pécuniaire.

M. CROSBY : Le Gouvernement a-t-il intenté quelque action, après avoir touché les $800?

L'hon. M. BRODEUR : Oui, le Gouvernement a exercé des poursuites pour le recouvrement de la peine pécuniaire prévu par la loi relative aux chargements sur le pont des navires.

M. CROSBY : Le Gouvernement n'avait-il pas déjà touché cette amende?

L'hon. M. BRODEUR : Non.

M. CROSBY : Alors qu'allez-vous recevoir si vous n'avez pas recouvré l'amende?

L'hon. M. BRODEUR : Quand il présente quelque contravention à une disposition de la loi de la marine marchande, et qu'il faille diriger des poursuites pour le recouvrement de l'amende édictée par la loi, on fait immédiatement la saisie prévue. La chose va sans dire, on peut obtenir la libération du navire, et c'est ce qui arrive souvent sur dépôt d'une certaine somme. Cela a eu lieu dans la circonstance en question; puis les poursuites dirigées devant le tribunal par la Couronne suivent leur cours, et devant le tribunal qui doit se prononcer dans l'espèce. Dans mon ministère on dirige souvent des poursuites contre ceux qui enfreignent quelques-unes des dispositions de la loi de la marine marchande. Dans la circonstance dont il s'agit, cette affaire étant demeurée inscrite au rôle depuis trois ans, le ministère décida d'en faire le retrait et de rembourser le dépôt.

M. CROSBY: Le ministre affirme qu'il a intenté des poursuites; sans doute il a saisi le navire. Il était dans son droit et il a touché cette somme, et que voulez-vous davantage? C'est l'autre intéressé maintenant qui est en droit de se plaindre. Voilà douze ans qu'il essaie sans succès d'obtenir le remboursement de son dépôt et il est encore étonnant qu'il consente volontiers à ce qu'on lui rembourse ces deniers sans intérêt.

M. A. K. MACLEAN: Je suis au courant de plusieurs infractions de la loi douanière suivies de la saisie des navires. Les propriétaires désirent fournir une caution ou somme d'argent, afin d'obtenir la libération du navire. Subséquemment on s'adresse au tribunal ou a un magistrat pour faire établir le chiffre de la peine pécuniaire.

M. CROSBY: Je doute qu'on puisse citer une seule circonstance ou après le dépôt d'une certaine somme faite par le propriétaire d'un navire, le ministère des Douanes a intenté une action et obtenu une somme supérieure au chiffre du dépôt.

L'hon. M. BRODEUR: Il ne s'agit pas de la violation de la loi des douanes, mais d'une infraction à la loi de la marine marchande. Le navire est saisi; la couronne intente une action pour le recouvrement de la peine pécuniaire prévue par la loi et la procédure suit son cours. Dans la circonstance actuelle le Gouvernement a abandonné ces poursuites.

M. CROSBY: Qui a fait le retrait de l'action?

L'hon. M. BRODEUR: Le Gouvernement prit la décision d'abandonner la poursuite, puis le ministère de la Marine donna au percepteur des douanes l'ordre de faire le remboursement du dépôt.

M. CROSBY: Déposez ces documents sur le bureau, et s'ils établissent la vérité des faits exposés par le ministre, alors votons ce crédit; mais jusque-là, je repousserai ce crédit.

Le PRESIDENT (M. Sinclair): Adopté.

M. CROSBY: L'item n'est pas adopté. Vous n'avez pas le droit d'adopter un item sans mettre la question aux voix.

M. le PRESIDENT (M. Sinclair): L'honorable député a dû m'entendre déclarer, n'est-ce pas, que l'item est adopté?

M. CROSBY: Vous ne sauriez adopter un item sans mettre la question aux voix. Je demande qu'on mette la question aux voix.

Indiens.—Québec.—Somme supplémentaire affectée au soulagement des Indiens ainsi qu'aux frais médicaux et pharmaceutiques, $6,000.

M. R. L. BORDEN: Quelle est la raison d'être de ce crédit?

L'hon. FRANK OLIVER (ministre de l'Intérieur): Nous avons dû effectuer une dépense considérable et tout à fait imprévue, nécessitée par diverses épidémies qui ont éclaté, comme les fièvres typhoïdes à Oka et à Escoumains, la fièvre scar-

latine et la rougeole à Caughnawaga; en outre, en ce moment il y a vingt-cinq cas de petite vérole parmi les Indiens de Restigouche. Afin d'arrêter les ravages de l'épidémie à Oka et à Caughnawaga, il a fallu établir des tentes pour y hospitaliser les malades et confier la direction de ces hôpitaux à des médecins. Le docteur Ouimet a été chargé de l'hôpital d'Oka et le docteur Patton, de celui de Caughnawaga.

La dépense nécessitée par les épidémies qui ont éclaté à Oka et à Caughnawaga est de $2,874.58. A Restigouche, il y a en quarantaine vingt-cinq malades atteints de la petite vérole, qu'il faut nourrir et auxquels il faut fournir des articles de première nécessité, ainsi que des vêtements, l'épidémie une fois disparue. Il ne nous a pas encore été transmis de mémoires de frais pour cette localité. Nous ne connaissons pas encore le chiffre des dépenses effectuées pour les cas de fièvre typhoïdes à Escoumains, mais cette dépense doit être considérable. Outre ces différentes causes qui ont influé sur l'insuffisance de nos prévisions ordinaires pour ce service, il faut aussi se rappeler que, au cours de cet hiver, nous avons reçu un nombre insolite de demande de secours, et il nous reste encore à solder pour les mois de janvier, février et mars qui se font remarquer par la sévérité de la température.

Indiens.—Nouvelle-Ecosse.—Somme supplémentaire affectée au soulagement des Indiens, aux frais médicaux et pharmaceutiques, $6,000.

M. R. L. BORDEN: Existe-t-il quelque raison spéciale pour ce crédit?

L'hon. M. OLIVER: Les crédits affectés au soulagement des Indiens et au paiement des soins prodigués par les médecins ont été tout à fait insuffisants et cela tient surtout à l'épidémie de la petite vérole qui a éclaté à Bedford, dans le comté d'Halifax, ainsi que sur la réserve d'Indian-Book, dans le comté de Hants et à Pictou-Landing, comté de Pictou. Il est rumeur qu'à ce dernier endroit trente Indiens sont atteints de cette maladie. Dans le comté de Hants, cinq familles sont atteintes. Invariablement, il faut fournir des provisions non seulement aux malades, mais à tous les autres Indiens en quarantaine. La dépense qu'il faudra effectuer pour combattre ces épidémies oscillera entre $4,000 et $5,000. Au cours du présent hiver, nous avons aussi reçu nombre insolite de demandes de secours de la part d'Indiens indigents, et il nous reste à solder les comptes des trois mois les plus sévères, janvier, février et mars. Les comptes reçus et impayés atteignent le chiffre d'environ $3,500. Pour les trois derniers mois, y compris les frais médicaux ainsi que les provisions fournies aux Indiens atteints de la petite vérole et en quarantaine, dans les comtés de Hants et de Pictou, la dépense probable sera de $2,000.

Indiens.—Nouveau-Brunswick.—Somme supplémentaire, affectée au soulagement des Indiens, frais médicaux et pharmaceutiques, $1,200.

M. CROCKET: A-t-on nommé un surintendant des écoles pour les Indiens du Nouveau-Brunswick, comme on l'a proposé, la session dernière?

L'hon. M. OLIVER: Nous avons nommé un surintendant des écoles, monsieur Ryan.

Indiens.—Manitoba, Saskatchewan, Alberta et territoires du Nord-Ouest.—Somme destinée au transfert des Indiens de Saint-Pierre à Fisher-River, $8,975.

M. LENNOX: Combien a-t-on transféré d'Indiens?

L'hon. M. OLIVER: La totalité des Indiens sur la réserve est d'environ 1,100 et on s'attend que la totalité ou presque la totalité de ces Indiens sera transférée à Fisher-River. Ce transfert est en marche depuis l'été dernier, mais les comptes ne nous ont pas été transmis et il nous est impossible de préciser le chiffre des Indiens transférés. On a érigé trente maisons d'habitation, puis on a transporté de grandes quantités de matériaux et effectué force préparatifs pour le service de ces Indiens.

M. PERLEY: Pourquoi a-t-on éloigné ces Indiens de leurs réserves? Cette condition était une des stipulations auxquelles il a fallu souscrire, pour obtenir la rétrocession de la réserve Saint-Pierre, réserve importante sur la rivière Rouge, à proximité de la ville de Selkirk, et qui se trouvait dans une situation de nature à causer de graves préjudices à cette partie du pays. Le choix d'une autre réserve et les mesures à prendre pour y transporter les Indiens sont la conséquence de cette convention.

M. LENNOX: L'item qui suit est ainsi conçu:

Somme supplémentaire affectée aux arpentages, $6,561.

Cette dépense se rattache-t-elle au même crédit?

L'hon. M. OLIVER: Cette dépense a été effectuée pour la détermination du droit aux terrains situés dans la réserve. Dans cette réserve, il y avait des terrains réclamés par d'autres que les Indiens et il a fallu effectuer un arpentage pour décider ces questions. Les terres des Indiens devaient être mises en vente dès que la rétrocession aurait été faite.

Terres domaniales (imputable sur le capital).—Somme supplémentaire affectée aux arpentages, à l'examen des rapports d'arpentage, à l'impression des plans, etc., $93,256.06.

M. MIDDLEBRO: Le ministre voudra-t-il bien nous dire si la dépense exécutée

pour l'arpentage de ces terres est payée sur le produit de la vente de ces terres? Portez-vous les frais effectués pour l'arpentage de ces terres au compte du capital et inscrivez-vous le produit de la vente au compte des dépenses courantes?

L'hon. M. OLIVER: Les frais effectués pour l'arpentage des terres domaniales sont portés au compte du capital, tandis que les recettes perçues de la vente des terres sont portées au compte des dépenses courantes.

M. MIDDLEBRO: Sur quel principe le ministre se base-t-il pour porter au compte du capital les frais effectués pour l'arpentage de terrains mis en vente?, Puis une fois la terre aliénée, pourquoi le ministre la considère-t-il comme un actif de l'Etat?

L'hon. M. OLIVER: Ces terres sont concédées gratuitement et ne sont pas considérées comme source de recettes.

M. MIDDLEBRO: Nous avons reçu à peu près $18,000,000 de la vente des terres domaniales et les frais d'arpentage ont été portés au compte du capital. Ne serait-il pas préférable de faire les frais d'arpentage parmi les recettes provenant de la vente de ces terres?

L'hon. M. FIELDING: Votre critique n'est pas dénuée de fondement, mais cette pratique est en vogue depuis nombre d'années, et il convient de la suivre, dans le but d'établir la comparaison.

M. MIDDLEBRO: Ces abus doivent-ils donc s'éterniser?

L'hon. M. FIELDING: Personne n'en éprouve de préjudice.

M. MIDDLEBRO: Cette pratique tend à créer une impression défavorable sur notre actif.

L'hon. M. FIELDING: Les frais d'arpentage ne figurent pas à titre d'actif.

M. MIDDLEBRO : Cette comptabilité tend à créer une impression erronée en tant qu'elle indique l'existence d'un excédent fictif.

L'hon. M. FIELDING: Non, cela ne crée nullement pareille impression.

L'hon. M. OLIVER: Ainsi, il ne serait pas loyal de porter au compte du revenu les frais d'arpentage des terres accordées aux compagnies de chemin de fer ainsi que les frais relatifs aux biens de famille concédés gratuitement aux colons.

M. MIDDLEBRO: Chaque fois que vous portez une dépense au compte du capital, il est censé exister une espèce d'actif correspondant?

L'hon. M. FIELDING: Non, une dépense effectuée à titre de subvention à une compagnie de chemin de fer est portée au compte du capital; mais cette dépense n'est représentée par aucun actif. Si nous en étions au début de nos opérations, il conviendrait peut-être de porter les frais d'arpentage au compte du revenu, mais il y a certains avantages à suivre les méthodes établies.

M. MIDDLEBRO: Si on portait ces frais au compte des dépenses courantes, est-ce que votre prétendu excédent ne se dégonflerait pas?

L'hon. M. FIELDING: Non; car l'excédent est établi indépendamment de notre actif. Nous possédons un grand nombre de précieuses propriétés qui ne figurent pas dans notre actif.

M. R. L. BORDEN: Ce que dit le ministre au sujet de l'actif est parfaitement exact, mais l'honorable député (M. Middlebro) a raison d'affirmer qu'en portant au compte du capital des frais qui n'entrent pas dans la consdération de l'excédent d'après les méthodes actuelles de comptabilité, il est évident que cet excédent se trouverait grossi d'autant.

L'hon. M. FIELDING: J'en conviens.

Grains de semence, $40,000.

L'hon. M. OLIVER: L'année dernière, bien que la récolte ait été excellente en général, la Chambre apprendra avec peine que dans la région des prairies, à l'ouest de Moosejaw et sur le parcours de la ligne principale du chemin de fer canadien du Pacfique, à l'ouest de Medecine-Hat, il a régné une grande sécheresse et le rendement des récoltes a été médiocre. Dans d'autres localités, les gelées ont endommagé les grains et il importe que les colons, cette année, ne manquent pas de semences. L'insuffisance de la récolte, l'année dernière, ne s'est pas limitée à quelques colons individuellement. mais elle s'est étendue à toute une section du pays.

M. ROCHE: Comment la répartition de ces deniers se fera-t-elle?

L'hon. M. OLIVER: C'est le service d'immigration qui en est chargé.

M. ROCHE: Ce n'est pas par l'entremise des gouvernements provinciaux que se fait cette distribution?

L'hon. M. OLIVER. Non, il s'agit ici des occupants de homesteads, et l'année dernère les porteurs de lettres patentes figuraient dans la liste. C'est le gouvernement provincial cette année, qui s'occupe des intérêts de ces derniers.

M. ROCHE: Quelle est la garantie?

L'hon. M. OLIVER: Nous prenons des privilèges ou droits de gage sur les homesteads; car nous sommes les seuls qui puissions jouir de pareils privilèges sur les do-

maines de famille. Cette répartition de semences se fait actuellement et il importe surtout de procurer ces grains aux colons, en temps utile.

M. MIDDLEBRO: Ce grain sera-t-il utilisé, cette année?

L'hon. M. OLIVER: Cette distribution se fait actuellement.

M. ROCHE: Le Gouvernement a-t-il encore en mains du grain de l'année dernière?

L'hon. M. OLIVER: Non, tout ce grain a été distribué, l'année dernière.

M. MIDDLEBRO: Quand le Gouvernement a-t-il pris la décision d'accorder ce crédit supplémentaire?

L'hon. M. OLIVER: Il y a environ trois semaines, notre commissaire de l'immigration à Winnipeg nous a donné avis que le besoin de cette quantité de grain se faisait sentir.

M. G. L. CAMPBELL: Quelles fractions de ce crédit consacrera-t-on tant aux appointements des employés qu'à l'achat du grain?

L'hon. M. OLIVER: On ne consacre absolument rien aux appointements, vu que cette besogne est confiée au personnel du service de l'immigration. L'année dernière, vu l'importance de la distribution, il nous a fallu employer des auxiliaires, mais il n'en est pas ainsi, cette année.

M. ROCHE: Comment le Gouvernement a-t-il réglé la quotité de grain à distribuer à chaque particulier?

L'hon. M. OLIVER: Quand on nous donne avis des besoins de telle ou de telle localité, un fonctionnaire du service de l'immigration est chargé de faire enquête sur les lieux et de dresser rapport, puis nous agissons en conséquence.

M. MIDDLEBRO: Le commissaire est-il l'auteur de cette proposition?

L'hon. M. OLIVER: Non, durant la dernière partie de l'hiver, au siège des administrations centrales ici, nous avons reçu des différentes parties de l'Ouest des communications nous informant que le besoin de ces secours se faisait sentir et en même temps le commissaire, à Winnipeg, recevait ces demandes d'aide.

M. R. L. BORDEN: Ce district s'étend-il aux deux provinces?

L'hon. M. OLIVER: Oui, mais il a plus d'étendue dans la province de la Saskatchewan que dans celle de l'Alberta.

Somme supplémentaire destinée à la gravure, à la lithographie et à l'impression des cartes du Dominion et des territoires du Nord-Ouest, $9,600.

M. BLAIN: Achète-t-on encore ces cartes aux Etats-Unis?

L'hon. M. OLIVER: Non, ce sont des cartes de homesteads dont les dessins sont exécutés dans les bureaux ici et dont l'impression se fait à Toronto.

Frais judiciaires et d'autre nature effectués relativement à l'arrestation de certains Chinois à Sydney (N.-E.), $880.62.

L'hon. M. FIELDING: Il s'agit ici du paiement de frais judiciaires pour l'arrestation de dix-sept Chinois qu'on prétend avoir été amenés d'une manière frauduleuse au Canada, par voie de Terreneuve. Ils ont été condamnés à $100 d'amende respectivement, mais par suite d'une lacune de la loi qu'on a rectifiée subséquemment, il a été impossible de les rapatrier.

Somme destinée à faire face à certains articles non prévus au budget de 1907-1908, ainsi qu'il ressort du rapport de l'auditeur général (page C—4), $238,876.

M. PERLEY: Je tiens à élever la voix contre l'adoption de pareil article. Il est assez singulier de voir figurer au budget actuel un item se rattachant à l'exercice terminé le 31 mars 1908. Le Gouvernement la session, puis il dépose des évaluations gétaires, et ses évaluations supplémentaires pour le même exercice avant la clôture de la session, puis il dépose des évaluations supplémentaires pour l'exercice suivant, à la fin de l'année. Les évaluations supplémentaires s'étendait jusqu'au 31 mars 1908, n'ont été adoptées que longtemps après cette date, parce que l'expédition de notre besogne parlementaire ne s'était pas faite avec autant de célérité que cette année. Il est fort singulier que le Gouvernement dépasse de $300,000 pour l'exercice terminé le 31 mars 1908, les crédits inscrits dans les évaluations supplémentaires du budget précédent. Les différents départements devraient se cantonner dans les crédits alloués.

L'hon. M. FIELDING: Depuis nombre d'années, il figure au budget un crédit de ce genre. C'est une inscription de comptabilité que l'auditeur général tient à voir figurer au budget pour la clôture de ses comptes. Dans quelques services, on constate que le chiffre des crédits est supérieur à celui de la dépense exécutée, tandis qu'ailleurs, il n'y a des dépenses exubérantes et des dépassements de crédits.

La plupart du temps, il ne s'agit que de fort minimes sommes, mais quelquefois ces dépenses atteignent un chiffre fort considérable. L'auditeur général désire voir figurer au budget cette inscription de comptabilité. Quand on tient compte de l'énormité des dépenses courantes de notre budget, cette dépense exubérante de $200,000 à $300,000 répartie sur tous les services ne saurait être exorbitante. En dépit de nos efforts il se produit toujours quelques dépenses exubérantes. Quand il est question d'une dé-

pense courante, on ne saurait infailliblement prévoir le chiffre qu'elle atteindra. Si le montant est considérable, l'auditeur général refuse de l'approuver, mais s'il s'agit d'un minime montant, il nous demande alors l'établissement de ce crédit, qui lui sert comme de bill d'indemnité. Cette somme de $300,000 peut paraître très élevée, mais quand elle est répartie sur tout l'ensemble des opérations financières, au cours de l'exercice, il n'y a là rien d'excessif.

M. PERLEY : Je comprends parfaitement qu'il est impossible au Gouvernement de donner, de prime abord, le chiffre précis des dépenses à exécuter. Si je ne me trompe, les évaluations du budget supplémentaire pour l'exercice terminé le 31 mai 1908, n'ont été votées qu'en mai ou en juin. Comment peut-on expliquer que ces item, au moins pour le dernier exercice, n'aient pas figuré au budget supplémentaire de cet exercice ?

L'hon. M. FIELDING: Sans doute le Gouvernement porte toute la responsabilité de ce budget; mais en réalité, il s'agit ici d'une question de comptabilité, soulevée par l'auditeur général. L'auditeur général demande l'inscription de cet article au budget pour la clôture de ses comptes. L'exercice en cours est presque terminé et il est impossible de clore ces comptes avant qu'il se soit écoulé quelques semaines. Avant la clôture de ces comptes, on constatera qu'il s'est glissé ça et là des dépenses d'un chiffre très important, mais réflexion faite, on conviendra que le chiffre de ce crédit n'est pas exagéré.

M. R. L. BORDEN: Il figure $162,000 dans un seul département.

L'hon. M. FIELDING : Il y a une difficulté à cet égard; dans l'exploitation de l'Intercolonial, il peut surgir des dépassements de crédits importants ; cependant, quand on tient compte de l'importance de ces services, ce montant est loin d'être excessif.

M. R. L. BORDEN: On a dû le prévoir, l'année dernière?

L'hon. M. FIELDING: C'est l'auditeur général qui nous informe de ces dépassements de crédits, quand il balance ses comptes. C'est là un item qui l'intéresse tout spécialement.

M. PERLEY: Le premier item de $29,000 se rattache aux frais de gestion.

L'hon. M. FIELDING: C'est un item important, je n'ai pas les détails ici. Les fonctionnaires sont absents.

M. PERLEY: On a signalé cet article à l'attention du l'auditeur général à une date ultérieure, alors qu'on arrêtait les comptes; mais au moment où le budget supplémentaire était à l'étude, les fonctionnaires ministériels savaient sans doute qu'il y aurait besoin de cette somme pour faire face au paiement des appointements du personnel administratif jusqu'au 31 mars dernier; mais le budget supplémentaire n'a été voté qu'en mai ou en juin. De l'avis du ministre, cet item n'aurait-il pas dû figurer dans le budget supplémentaire du dernier exercice?

L'hon. M. FIELDING: Vous entendez sans doute par là qu'il aurait fallu établir une évaluation plus précise et se rapprochant davantage du chiffre de la dépense?

M. PERLEY: Oui.

L'hon. M. FIELDING: Au ministère des Finances, cette dépense n'est pas considérée comme dépassement de crédit. Elle est prévue législativement et d'une façon régulière.

M. R. L. BORDEN: A mes yeux, tout cela est irrégulier.

L'hon. M. FIELDING: Oui, sans doute.

(Il est fait rapport des résolutions adoptées.)

Sur motion de l'honorable M. Fielding, la Chambre lève sa séance à une heure, samedi matin.

CHAMBRE DES COMMUNES.

Mardi, 29 mars 1909.

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

RENVOI DU BILL CONCERNANT L'UTILISATION DE LA LUMIERE DU JOUR.

M. LEWIS: Avec la permission de la Chambre, et du consentement du ministère, je propose que le projet de loi (n° 108), inscrit au feuilleton des projets et affaires d'intérêt public, soit mis en délibération.

(La motion est adoptée.)

M. LEWIS propose la 2e lecture du projet de loi (n° 108) relatif à l'utilisation de la lumière du jour.

(La motion est adoptée.)

M. LEWIS propose que le projet de loi (n° 108) soit renvoyé à un comité spécial de trois membres chargés de l'examiner et de faire rapport sur cet objet, ledit comité devant se composer de M. McLean, (Sunbury-et-Queen). M. Monk, (Jacques-Cartier) et M. McLean (Huron-sud), avec pouvoir d'envoyer quérir personnes, papiers et documents, et de faire rapport de temps à autre.

Le très hon. sir WILFRID LAURIER (premier ministre) : Je suis heureux d'agréer la motion, mais je la modifie-

rais par l'addition des noms de M. Lewis et de M. Talbot dans la composition du comité.

(La motion ainsi modifiée est adoptée.)

DEPOT D'UN BILL MODIFIANT LA LOI ELECTORALE EN CE QUI CONCERNE LES EMPLOYES DE CHEMINS DE FER.

M. J. CONMEE (Baie-du-Tonnerre) demande à déposer un projet de loi (n° 112), tendant à modifier la loi électorale.

—Monsieur l'Orateur, je ne me propose pas d'insister sur l'adoption de ce projet de loi dès la présente session. Il tend à faciliter l'exercice du droit de suffrage à une classe de citoyens que la nature de leurs occupations prive actuellement de ce droit; je veux parler des employés de chemins de fer. On m'informe qu'il s'en trouve à peu près 15,000 privés de l'exercice du suffrage parce que les devoirs de leur état les éloignent de la circonscription où ils ont leur domicile, et où ils sont inscrits comme électeurs; le présent projet de loi a pour objet d'obtenir un rouage qui mettra cette classe d'hommes en mesure d'enregistrer leurs votes. On va m'objecter, sans doute, que c'est ouvrir une large porte, que si ce privilège est accordé à cette classe de citoyens il devrait être accordé également à d'autres. Ce n'est pas mon avis; je ne connais pas d'autre classe de citoyens qui soit dans une position semblable; du moins s'il en est, le nombre en est très restreint. Ces employés remplissent bel et bien une fonction publique. On ne saurait se dispenser du transport des correspondances et des voyageurs, de la circulation des trains sur les grandes lignes de chemins de fer, le jour de l'élection, plus qu'un autre jour; et ces employés, dans l'exercice de leurs fonctions, doivent s'éloigner de la circonscription dans laquelle ils ont droit de voter et où ils sont inscrits comme électeurs. Le projet de loi a donc pour objet d'établir un rouage qui les mette en mesure de voter le jour de l'élection en quelque endroit qu'ils se trouvent. Ces employés ont droit de vote, ils sont dans les conditions voulues pour exercer le suffrage, ils sont domiciliés dans le pays, ils y ont un foyer et des intérêts, tout comme les citoyens des autres classes, et à mon avis, il est du devoir du Parlement d'établir un rouage qui les mette à même de voter, bien que leur état de vie les force à s'absenter de la circonscription dans laquelle ils sont tenus de voter aux termes de la présente loi électorale.

Le projet de loi prescrit à tout président d'élection d'établir, à la demande d'un candidat, d'un ou de plusieurs électeurs, autant de bureaux de vote qu'il est nécessaire pour assurer l'enregistrement des suffrages de cette classe d'électeurs dans la circonscription quelconque où ils pourront se trouver le jour de l'élection, que ce soit dans les limites de la province où ils sont domiciliés ou dans les limites d'une autre province. Il prescrit la nomination du secrétaire de scrutin, en pareil cas, par le greffier de la couronne en chancellerie, vu qu'un scrutin aura lieu ce jour-là dans tout le pays. Dans la plupart des cas, les bureaux de vote ordinaires seront suffisamment proches des lignes de chemins de fer pour y recevoir les votes des employés du personel des trains, et quelques-uns de ces bureaux seront spécialement désignés pour cette fin par le greffier de la couronne en chancellerie; mais il devient nécesaire de conférer au secrétaire de scrutin, outre les pouvoirs dont ils jouit actuellement, celui de recevoir les bulletins de cette catégorie d'électeurs et de les déposer dans une boîte distincte. Le greffier de la couronne en chancellerie n'aura aucun difficulté à se tenir au courant de la marche de l'élection, de manière à pouvoir nommer le nombre voulu de secrétaires de scrutin additionnels sans plus ou sans beaucoup plus de dépenses. Il pourrait arriver qu'il fût nécessaire de nommer un fonctionnaire spécial à quelque point central de la circonscription; mais, même alors, la dépense ne serait pas très lourde. Le projet de loi prescrit au Gouverneur en conseil d'établir des bureaux de vote à des endroits faciles à atteindre, le long de la ligne du chemin de fer; il prescrit au greffier de la couronne en chancellerie d'ordonner au président d'élection dans la circonscription pour laquelle telle demande a été faite, de transmettre aux secrétaires de scrutin désignés pour cet objet toutes les formules, documents et bulletins nécessaires pour la tenue du bureau, en même temps qu'une boîte de scrutin portant l'étiquette suivante: "Boîte de scrutin dans laquelle devront être déposés les bulletins des votants qui sont employés de chemins de fer pour la circonscription. . . . " Les formalités à remplir pour assurer à l'électeur l'exercice de ce droit sont également indiquées. Il peut exiger du président d'élection un certificat l'autorisant à voter au bureau de vote nommé dans le certificat.

Sur présentation de ce certificat, le secrétaire de scrutin pourra exiger de lui une déclaration constatant qu'il est bien la personne nommée au certificat. Ces dispositions ont pour objet de prévenir les fraudes et manipulations de bulletins. Le projet de loi prescrit le comptage des bulletins par le secrétaire de scrutin, et l'envoi de la boîte de scrutin, fermée à clef et scellée, comme dans les autres cas, au président d'élection du comté concerné, lequel doit, aux termes des dispositions du présent bill, inclure ces bulletins avec ceux déposés dans les divers arrondissements de vote où ces électeurs sont domiciliés et où ils ont droit de

vote. Dans ces conditions, le bulletin entrera en ligne de compte exactement comme si l'électeur avait été à même de le déposer dans sa propre circonscription le jour de l'élection. Lorsque j'ai dit il y a un instant, que certaines dispositions du présent projet de loi avaient pour but de prévenir les fraudes électorales, j'ai observé que certains honorables députés de la gauche souriaient. (Exclamations). Malgré tout, je suis porté à croire qu'ils se rendent parfaitement compte du sens de mes paroles. On a recours à chaque élection, et ces honorables députés, j'en suis sûr, ne l'ignorent pas, à diverses manœuvres. Donnez-leur le nom d'intimidation, le nom de fraude, le nom que vous voudrez, mais ce sont des manœuvres dont l'effet est de priver l'électeur de l'exercice du suffrage, ou de l'obliger à voter autrement qu'il n'aurait voulu faire. Toute compagnie de chemin de fer est à même de recourir à ces manœuvres. Je ne veux pas donner à penser qu'une compagnie de chemin de fer de notre pays tenterait de cette manière de priver ses employés de l'exercice du suffrage; mais ce que je prétends c'est que les fonctionnaires, hauts et bas de ces compagnies, en agissent ainsi; et que les employés sont envoyés de tel ou tel côté en vue de les empêcher de voter, quand on les sait favorables à tel candidat ou à tel parti; tandis que d'autres, sont amenés au bureau de vote où il leur est possible de voter, simplement parce que leurs attaches à tel autre candidat ou à tel autre parti sont connues. Le présent bill aura l'effet de supprimer ce genre de manœuvres. Je ne crois pas qu'il soit facile d'y recourir à l'avenir, si les dispositions du présent projet de loi sont bien appliquées. Je ne prétends pas que la mesure soit parfaite; ce n'est qu'une ébauche et je me propose de prier la Chambre de la renvoyer au comité des privilèges et élections. Il ne me paraît pas que ce comité soit surchargé de besogne.

Il pourrait fort bien s'occuper de la question, l'étudier à fond, puis un certain nombre d'exemplaires du bill seraient imprimés et distribués; à la prochaine session le Parlement serait plus en état de se prononcer sur l'à-propos d'une loi de cette nature. Plusieurs pays ont déjà adopté des lois semblables. Dans l'Australie-ouest, la loi va même plus loin. Tous les électeurs absents sont autorisés à envoyer leurs bulletins par la poste. L'électeur se fait envoyer un certificat dans la forme prescrite; dans les sept jours précédents l'élection, il présente ce certificat à un magistrat ou fonctionnaire et il remplit son bulletin selon certaines formalités, l'expédie par la poste à l'officier-rapporteur de son district électoral, et ce bulletin est compté comme les autres.

M J CONMEE.

L'officier-rapporteur ouvre ces enveloppes et compte les bulletins tout comme ceux qui ont été déposés dans les boîtes de scrutin. Je ne suis pas en état de me prononcer sur l'opération de cette loi, mais elle me paraît ouvrir assez largement la porte aux abus. Le projet que je propose me paraît plus sûr, et laisse moins de marge aux manœuvres frauduleuses.

Quant à étendre le privilège à d'autres classes d'électeurs absents, je n'en connais pas qui soient dans les mêmes conditions, sauf les commis du service ambulant des postes. Ils sont assez nombreux; bien souvent leur service les appelle en dehors du district où ils sont électeurs. Si l'on juge à propos de les inclure dans le bill, je n'y vois pas d'objection. Je m'en suis tenu dans le bill aux employés de chemins de fer.

Si le privilège était étendu à tous les électeurs absents, ces derniers n'auraient pas les mêmes raisons pour exercer leur droit de suffrage dans l'intérêt du pays, ou de la circonscription dans laquelle ils sont électeurs. Ceux que mentionne le bill habitent le comté et leurs intérêts sont les mêmes que ceux des autres électeurs et je considère qu'il n'y a pas à redouter que cette classe d'électeurs, qui est très intelligente, ne vote dans les meilleurs intérêts de la circonscription. Je demande que le bill soit renvoyé devant le comité des privilèges et élections.

M. STAPLES: J'ai suivi avec beaucoup d'intérêt les remarques de mon honorable ami (M. Conmee). Autant que j'ai pu voir il a traité la question sur toutes ses faces, mais a oublié de parler des trains spéciaux.

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

RENVOI DU BILL CONCERNANT LA COMPAGNIE INDUSTRIELLE ET DE FORCE MOTRICE DU RAPIDE DES CEDRES.

La Chambre se forme en comité général pour la suite de la discussion du projet de loi (n° 94), déposé par M. Boyer, concernant la compagnie industrielle et de force motrice du rapide des Cèdres.

L'hon. M. PUGSLEY : La dernière fois que ce bill est venu en discussion j'ai proposé que le délai fût fixé à 1912, au lieu de 1914. Cette proposition m'a semblé rencontrer les vues du comité. Depuis, le ministre de la Marine et des Pêcheries m'a parlé de cette affaire et il désirerait que le bill fût reservé pendant quelque temps, avec l'assentiment du député qui l'a déposé, vu qu'il désire prendre certains renseignements.

M. PERLEY : Je rappellerai au ministre que vendredi dernier il a conseillé de substituer 1911 à 1914 et qu'il a alors donné avis qu'il proposerait cet amendement aujourd'hui.

(Le comité fait rapport de l'état de la question).

RENVOI DU BILL RELATIF AU CHEMIN DE FER DE KOOTENAY A ARROWHEAD.

La Chambre passe à la discussion en comité général sur le projet de loi (n° 80), déposé par M. George Taylor, concernant la compagnie du chemin de fer de Kootenay à Arrowhead.

M. LENNOX: J'ai certaines remarques à faire à propos de ce bill, mais comme l'honorable député qui s'en est constitué le parrain est absent, je propose que la discussion soit remise à un autre jour.

(Le comité fait rapport de l'état de la question.)

QUESTIONS.

DEPARTEMENT DE LA MARINE ET DES PECHERIES.

M. SAM. SHARPE demande :

Les personnes suivantes ont-elles obtenu des adjudications d'approvisionnements, etc., du département de la Marine et des Pêcheries, depuis la date du rapport du juge Cassels, savoir : James Murphy, Wm R. Blakiston, James Holliday, Allison Davie, J. B. Côté, Joseph Samson, Terreau et Racine, Jean Drolet, Elie Amyot, Charles A. Parent, A. N. Melvin et Howell et Cie?

L'hon. L. P. BRODEUR (ministre de la Marine et des Pêcheries) : Aucun marché n'a été passé entre le département et les personnes suivantes, depuis la date du rapport du juge Cassels :

James Murphy, W. R. Blackiston, James Holliday, Allison Davie, J. B. Côté, Jean Drolet, Elie Amyot, A. N. Melvin, Howell et Cie, Jos. Samson.

Le département de la Marine et des Pêcheries a donné des commandes aux personnes suivantes depuis la date du rapport du juge Cassels : Terreau & Racine, $164,-04. Cet achat consistait en barres de grille, dont le modèle est la propriété de cette maison.

Chas. A. Parent, $22.00.

CHEMIN DE FER DE BROCKVILLE-WESTPORT-NORD-OUEST.

M. GEO. TAYLOR (par M. Blain), demande :

1. Qui sont les actionnaires actuels de la compagnie du chemin de fer de Brockville à Westport et au Nord-Ouest, et quelles sont leurs adresses postales?

2. Quels sont les taux ordinaires actuels pour voyageurs pour les stations intermédiaires entre Brockville et Westport?

3. Quels sont les taux de transport actuels par quintal, en petits lots, pour les stations intermédiaires entre Brockville et Westport, et pour les colis destinés au terminus de la voie à Westport?

4. Quels sont les taux de transport actuel par quintal, charge de fourgons, pour les différentes stations intermédiaires entre Lyn-Junction et Westport, et pour Westport?

5. Quels sont les taux de compétition durant la saison de la navigation, à l'égard de la voie du canal Rideau, pour les différentes stations à l'ouest de Delta?

L'hon. GEO. P. GRAHAM (ministre des Chemins de fer et des Canaux) :

1. Le département n'a aucun renseignement relativement aux actionnaires, mais voici la liste des directeurs, avec leur adresse postale :

Edward R. Thomas, New-York (ville).
John Gerkin, New-York (ville).
Orlando F. Thomas, New-York (ville).
Carster Heilshorn, New-York (ville).
F. T. Lewis, New-York (ville).
W. S. Buell, Brockville (Ont.)
W. G. Curle, Brockville (Ont.)
Robert Bawk, Brockville (Ont.)
Wm H. Comstock, Brockville (Ont.).
Jas. Cumming, Lyn (Ont.)
W. C. Fredenburg, Westport (Ont.)

2. Le tarif actuel pour les voyageurs, pour les stations intermédiaires entre Brockville et Westport, sont:

Lyn	$0 15
Seeleys	0 25
Forthton	0 40
Elbe	0 45
Athens	0 60
Soperton	0 80
Lyndhurst	0 85
Delta	0 90
Elgin	1 10
Forfar	1 15
Crosby	1 20
Newboro'	1 35
Westport	1 50

3. Le tarif actuel pour les marchandises est conforme au tarif officiel de la compagnie, déterminé d'après le nombre de milles, et d'après la classification canadienne, comme suit:

DE BROCKVILLE.

Classes, en cents, par 100 livres.

A	2	3	4	5	6	7	8	9	10
Seeleys..10	8	7	6	5	5	4	4	4	4
Forthton et Elbe..12	11	9	8	6	6	5	5	5	4
Athens..14	12	11	9	7	6	6	6	6	4
Soperton ..16	14	12	10	8	7	6	7	7	5
Lyndhurst et Delta..18	16	14	11	9	8	7	8	7	6
Elgin et Forfar ..20	18	15	13	10	8	7	8	8	6
Crosby et Newboro .22	19	17	14	11	10	8	9	8	7
Westport ..24	21	18	15	12	11	8	9	8	7

Les expéditions comprenant moins d'un chargement de wagon sont assimilés aux classes de 1 à 4, avec prix minimum de 35 cents pour une seule consignation.

La compagnie a un tarif spécial pour l'huile en barils. L.C.L., comme suit:

Brockville à:

Lyn	5 cts par 100 livres.
Seeleys	6 "
Forthton et Elbe	7 "
Athens	9 "
Lyndhurst et Delta	10 "
Elgin et Forfar	11 "
Crosby et Newboro	12 "
Westport	13 "

4. Les prix pour chargement de wagons sont généralement déterminés par les classes de 5 à 10 inclusivement, bien que la classe 4, s'applique aux chargements de wagon pour les marchandises de prix. Outre son tarif par classe, la compagnie possède des tarifs spéciaux, par chargement de wagon, pour certaines marchandises, comme suit:

Coke et houille, minimum, 30,000 livres.—De Brockville à Athens, Delta et Elgin, 80 cts par tonne, net; de Brockville à Newboro et Westport, 85 cts par tonne, net.

Brique, minimum, 40,000 livres.—De Brockville à Westport, 4 cts par 100 livres.

D'après la classification ci-dessus, la 10e classe s'appliquerait aux marchandises lourdes comme le bois et les produits des forêts, le sable, la pierre, la chaux, le ciment, etc.; la 9e aux animaux sur pieds; la 8e aux grains et produits des grains; la 7e, au goudron, à la pierre meulière, au mica et à certains minerais; la 6e, aux machines, aux instruments aratoires, aux écrémeurs, etc., la 5e, aux sucres et épiceries lourdes, et aussi à la plupart des articles manufacturés; la 4e, aux cotonnades, aux tapis, aux meubles, au thé, aux épices et aux épiceries de prix.

5. Pendant la saison de navigation, les tarifs suivants, déterminés par la classification canadienne, sont en vigueur pour les localités à l'ouest de Delta:

Classes, en cents, par 100 livres.

A	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
Elgin et Forfar	15	13	11	10	8	7	6	5	..	4
Crosby et Newboro	16	14	12	10	8	7	6	5	..	4
Westport	17	15	13	11	9	8	7	5	..	4

INTERCOLONIAL — ENTREPRISES WALLBERG.

M. CROCKET (par M. Daniel) demande:

1. M. E. A. Wallberg a-t-il terminé les travaux de construction du nouvel atelier de l'Intercolonial pour la réparation des voitures à voyageurs, de l'atelier de peinture de ces mêmes voitures, des magasins et bureaux, des ateliers de réparation des wagons à marchandise, et des ateliers de machines à Moncton, (N.-B.)?

2. Quel était le prix stipulé dans chacun de ces contrats?

3. Quel a été le coût total des travaux faits en vertu de chaque contrat?

L'hon. GEO. P. GRAHAM (ministre des Chemins de fer et des Canaux):

1. Oui, les travaux en question sont terminés, mais ne sont pas entièrement payés.

2. Le prix total stipulé au contrat relatif aux ateliers de réparation et de peinture des voitures à voyageurs, aux magasins et aux bureaux, est de $146,445; une annexe porte sur ce qui pourrait être ajouté ou retranché. Pour l'atelier de réparation des voitures à marchandises, le prix total est de $56,630, avec une annexe semblable. Atelier des locomotives, prix total de $430,000, avec une annexe semblable.

3. Payé jusqu'à ce jour par rapport aux ateliers de réparation et de peinture des voitures à voyageurs ,aux magasins et bureaux, $147,736.08. On a préparé une pièce comptable pour l'estimation définitive ; reste à payer, $72,304.75. Atelier des voitures à marchandises: somme payée après estimation finale, $75,213.32. Atelier des locomotives: payé jusqu'à ce jour, $403,171.29. On a préparé la pièce comptable pour l'estimation finale; reste à payer, $81,740.

CHEMINS DE FER DE LA SASKATCHEWAN.

M. LAKE demande:

Combien de milles de voies ferrées étaient en exploitation le 31 décembre 1896 et le 31 décembre 1908, sur le territoire maintenant compris dans les limites de la province de la Saskatchewan?

L'hon. GEO. P. GRAHAM (ministre des Chemins de fer et des Canaux): Le nombre de milles de voie ferrée sur le territoire maintenant compris dans les limites de la province de la Saskatchewan était de 1,185:96, le 30 juin 1896, et de 2,081:30, le 30 juin 1908.

LES COURRIERS CONVOYEURS.

M. PORTER demande:

Combien de courriers convoyeurs ont été tués ou blessés au cours des deux années dernières?

L'hon. SYDNEY FISHER (au nom du directeur général des Postes): Un tué et trente-six blessés.

DROITS DE PILOTAGE.

M. BARNARD demande:

1. Depuis le 26 février 1908 ,a-t-il été établi une nouvelle échelle des droits de pilotage perçus à bord des navires entrant dans le port de Victoria (C.-A.)?

2. Dans l'affirmative, quels sont les nouveaux droits et quel tarif exigeait-on avant le 26 février 1908?

L'hon. L. P. BRODEUR (ministre de la Marine et des Pêcheries):

1. Oui.

2. Les décrets du conseil ont été publiés dans la "Gazette du Canada" du 29 août 1908, page 557. Si l'honorable député ne trouve pas là des renseignements suffisants, aura-t-il l'obligence de proposer le dépôt d'un état, vu que les détails relatifs aux droits de pilotage des régions de Victoria et d'Esquimalt sont trop nombreux pour qu'on puisse en donner communication de façon satisfaisante en réponse à une demande ainsi formulée?

LA LOI SUR LES MEDICAMENTS BREVETES.

M. SEGUIN (par M. Lavergne) demande:

1. Le Gouvernement a-t-il nommé des fonctionnaires ou des analystes pour donner effet

aux dispositions de la loi, votée à la dernière session, relative aux médicaments brevetés ou spécialités pharmaceutiques?

2. Dans l'affirmative, quels sont les noms et les émoluments des fonctionnaires ou analystes ainsi nommés?

3. S'il n'en a pas encore été nommé, le Gouvernement se propose-t-il d'en nommer bientôt?

L'hon. WM TEMPLEMAN (ministre du Revenu de l'intérieur):

1 et 2. Il n'a pas été fait de nomination.

3. Le Gouvernement ne se propose pas de faire de nomination dans ce but là.

INTERCOLONIAL.—TRAVAUX EXECUTES AU CAP-SAINT-IGNACE.

M. ROY demande:

1. Des travaux ont-ils été exécutés à la gare du Cap-Saint-Ignace, sur le chemin de fer intercolonial, durant l'automne de 1908, et dans l'affirmative, par qui ont-ils été ordonnés et sur la recommandation de qui?

2. Si lesdits travaux ont été faits, est-ce qu'ils ne l'ont pas été à la demande d'autres personnes que les intéressés, habitants ladite paroisse du Cap-Saint-Ignace, qui demandaient la construction d'une nouvelle gare ou l'agrandisement de la gare actuelle pour la commodité du public?

3. Si lesdits travaux ont été faits, de quelle nature sont-ils et quel en a été le coût?

L'hon. GEO. P. GRAHAM (ministre des Chemins de fer et des Canaux):

1 et 2. Oui, par ordre du ministère.

3. Il s'agissait de la construction et du parachèvement d'une annexe à l'ancienne station du Cap-Saint-Ignace. Il y a eu appel de soumissions au moyen d'affiches, et nous n'en avons reçu qu'une seule, celle de MM. Cloutier et Gaudreau, de $750 qui fut acceptée par décret du conseil, et l'entreprise leur fut adjugée au prix mentionné dans leur soumission. Les travaux ont été terminés de façon satisfaisante, et la somme de $750 stipulée à leur contrat a été versée aux entrepreneurs.

TRAVAUX PUBLICS DANS LE COMTE D'HURON-EST.

M. CHISHOLM (Huron) demande:

Quelle somme de deniers publics le gouvernement fédéral a-t-il consacrée à l'exécution de travaux publics dans la circonscription électorale d'Huron-est au cours des vingt années dernières?

L'hon. WM PUGSLEY (ministre des Travaux publics): $31,910.09.

LA LOI RELATIVE A LA MARQUE DES FRUITS.

M. ARMSTRONG demande:

Combien a-t-il été nommé d'inspecteurs dans chaque province sous le régime de la loi concernant la marque des fruits, et quel est le territoire assigné à chacun d'eux?

L'hon. SYDNEY FISHER (ministre de l'Agriculture): Au cours de la saison de 1908-1909 nous avons employé, sous le régime de la loi relative à l'inspection et à la vente, neuf inspecteurs permanents et douze auxiliaires. Règle générale, il n'est pas assigné de province ou de territoire particulier aux inspecteurs de fruits nommés par le gouvernement fédéral; on les envoie d'un endroit à un autre, suivant le mouvement du commerce des pommes ou des autres fruits. Au cours de la saison dernière, ils étaient répartis comme suit: Colombie-Anglaise, 1 permanent; Alberta et Saskatchewan, 1 permanent; Manitoba et Saskatchewan, 1 permanent; Port-Arthur et Fort-William, 1 auxiliaire; Ontario occidental, 1 permanent et 3 auxiliaires; est d'Ontario et province de Québec (y compris les ports de Montréal et de Québec), 4 permanents et 3 auxiliaires; Nouveau-Brunswick, 1 auxiliaire employé en même temps qu'un permanent venu de Montréal; Nouvelle-Ecosse, 1 permanent et 3 auxiliaires; île du Prince-Edouard, 1 auxiliaire.

LES RENTES VIAGERES.

L'hon. M. HAGGART demande:

Quels sont le nombre et le chiffre des rentes viagères qui ont fait l'objet de demandes ainsi que de versements de deniers jusqu'au 1er mars 1909?

L'hon. W. S. FIELDING (ministre des Finances): Le nombre et le chiffre des pensions à vie ou rentes viagères qui ont fait l'objet de demandes et de paiements, ou qui ont été l'objet de demandes et dont le paiement s'effectue d'après les divers modes: à jouissance immédiate par le survivant; à jouissance immédiate sur une tête unique; à jouissance garantie pendant un temps déterminé; à jouissance différée, en un versement unique; à jouissance différée, versements périodiques), ainsi que les sommes versées à compte des achats jusqu'au 28 février 1909, inclusivement, sont comme suit:

Nombre des crédits rentiers.	Chiffre des rentes viagères demandées.	Sommes reçues à compte des achats de rentes.
42..	$7,047 78	$35,859 56

A ces données, il convient d'ajouter les suivantes qui portent jusqu'au 27 mars 1909 inclusivement :

Nombre des crédits rentiers.	Chiffre des rentes viagères demandées.	Sommes reçues à compte des achats de rentes.
39..	6,109 54	$14,503 10

Ce qui donne un total de :

Nombre des crédits rentiers.	Chiffre des rentes viagères demandées.	Sommes reçues à compte des achats de rentes.
81..	$13,157 32	$50,362 66

LES VETERANS DE 1866 ET 1867.

M. MIDDLEBRO demande :

Le Gouvernement se propose-t-il, au cours de la présente session, de présenter quelque

mesure législative accordant quelque prime ou aide aux vétérans de 1866 et 1867? Dans la négative, quelle en est la raison?

Le très hon. sir WILFRID LAURIER (premier ministre) : Le Gouvernement ne se propose pas de déposer à cette session de projet de loi dans ce sens, parce qu'après mûre délibération, il juge qu'il n'y a pas lieu de se départir d'une décision arrêtée depuis un grand nombre d'années.

LA SALLE D'EXERCICE DE SHERBROOKE.

M. EDWARDS demande :

1. Quand et à qui a été adjugée l'entreprise de la construction de la salle d'exercice militaire de Sherbrooke?
2. De qui des soumissions ont-elles été reçues, et quel était le montant stipulé dans chaque soumission?
3. Quelle partie des travaux était dans l'adjudication première?
4. Quelques-uns des travaux ont-ils été exécutés sans qu'il y ait eu de soumissions? Dans l'affirmative, quels sont-ils, à qui ont-ils été confiés et quel est le montant dans chaque cas?
5. Quel est le coût estimatif total de ladite salle parachevée et prête à être mise en usage?

L'hon. M. PUGSLEY (ministre des Travaux publics) :

1907.

1. (a) Date de l'adjudication : 7 novembre
(b) A. MM. Simoneau & Dion.

2. Simoneau & Dion, Sherbrooke..$	82,000
Paquet & Godbout, Saint-Hyacinthe..	86,000
A. Joncas, Sherbrooke..	117,000

3. Le déblai, le maçonnage, le briquetage, la pose des tuyaux de grès, la menuiserie, le plâtrage, les travaux en fer et en acier, la couverture en papier-feutre et en gravier, les travaux en tôle, le plombage, la peinture et le vitrage.

4. Soumission subséquente de MM. Simoneau & Dion pour la pierre portant inscription en français..$	98 50
Soumission subséquente de MM. Simoneau & Dion pour l'appareil de chauffage..	3,550 00
Star Iron Co., chaudières..	617 24
Impressions, annonces et traduction..	640 72
Frais de déplacement..	44 15
J. W. Grégoire, architecte surveillant..	931 40
E. B. Worthington.—Services professionnels..	43 95
J. Tremblay.—Arpentage..	70 00
J Migneault.—Arpentage	150 00
Nivellement du terrain, fouilles, etc. (bordereau de paye)..	195 05
Fortier.—Bois	5 21
Bourque.—Quincaillerie	25 41

5. $107,000, sans l'emplacement

M. W. S. MIDDLEBRO.

ETABLISSEMENTS DE PISCICULTURE.

M. EDWARDS demande:

1. Combien de piscifactures y a-t-il au Canada?
2. Où sont situées celles de la province d'Ontario, et quel a été le coût de leur construction et de leur entretien, pour chacune respectivement, l'année dernière (y compris les salaires)?
3. Combien de demandes de frai ont reçues les piscifactures d'Ontario, l'année dernière, et combien de ces demandes ont été accordées?

L'hon. L. P. BRODEUR (ministre de la Marine et des Pêcheries):

1. Trente-cinq.
2. A Sandwich, à Newscastle, à Ottawa, à Wiarton et à Sarnia. Sandwich, entretien, $14,354.55; Newcastle, entretien, $3,934.30; Ottawa, entretien, $2,825.59; Wiarton, construction, $4,660, entretien, $5,031.63; Sarnia, construction, $4,136.
3. Demandes reçues, 77; demandes accordées, 64.

TRANSPORT DU COURRIER ENTRE CAMPBELLFORD ET BRIGHTON.

M. OWEN demande:

1. Quand l'entreprise du transport des dépêches entre Campbellford et Brighton a-t-elle été adjugée de nouveau pour l'année 1909; à qui a-t-elle été adjugée et quel est le prix pour l'année?
2. Quel était le prix du marché passé l'année dernière?

L'hon. SYDNEY FISHER (au nom du directeur général des Postes):

1. La soumission de M. E. R. Cryderman au chiffre de $600 par année, qui était la plus basse, a été acceptée le 17 mars 1909.
2. $365.

FRONTIERES DU MANITOBA.

M. ROCHE demande:

1. Vu la récente conférence avec les ministres de la province du Manitoba, est-ce l'intention du ministère de présenter au cours de la présente session un bill pourvoyant à l'agrandissement des frontières de cette province?
2. Dans la négative, quelles sont les intentions du ministère relativement à cette question?

Le très hon. sir WILFRID LAURIER (premier ministre): Je dois rappeler à mon honorable ami qu'aux termes d'une résolution adoptée à la dernière session, cette Chambre a autorisée l'agrandissement des frontières de la province du Manitoba dans la limite fixée par la résolution, en annexant une partie des territoires du Nord-Ouest.

Le ministère ne peut pas déposer un projet de loi réglant cette question avant que la législature du Manitoba ait déclaré qu'elle accepte ces frontières, ni avant qu'une entente intervienne entre les autorités fédé-

rales et le gouvernement provincial relativement aux responsabilités financières qui découleront de cet agrandissement.

POSTE RURALE DANS NORTHUMBERLAND-EST.

M. OWEN demande:

Dans quelle mesure a-t-on établi la poste rurale dans le comté de Northumberland-est?

L'hon. SYDNEY FISHER (au nom du directeur général des Postes):

Un marché a été signé relativement au factage des lettres entre Brighton et Campbellford.

L'inspecteur des postes a reçu une demande concernant l'établissement du factage des lettres sur la ligne de poste de Bright à Lovett.

SERVICE POSTAL A LA STATION SAINTE-JUSTINE.

M. BOYER demande:

1. Le département des Postes a-t-il déjà reçu des plaintes concernant le transport des dépêches à la station de Sainte-Justine par la compagnie du Grand-Tronc?
2. A quelles dates et par quelles personnes ces plaintes ont-elles été communiquées au département?
3. Le département a-t-il fait une enquête sur ces plaintes et adopté des mesures préventives?
4. Le ministère a-t-il été informé par un autre que le député posant cette question qu'un autre accident du même genre que ceux déjà signalés s'est produit vendredi, le 19 mars, à la station de Sainte-Justine—c'est-à-dire qu'un sac de dépêches est tombé sous les roues du convoi et a été endommagé et que son contenu a été éparpillé sur la voie?
5. Le département se propose-t-il cette fois d'obliger la compagnie du Grand-Tronc de chemin de fer à faire une meilleure livraison, et par quel moyen?

L'hon. SYDNEY FISHER (au nom du directeur général des Postes):

1. Oui.
2. Le 15 février 1908; le 19 mars 1908 et le 7 décembre 1908. Par le receveur de la poste. M. Gustave Boyer, M.P., et M. J. A. Lortie, M.P.
3. Oui, et il a pris des mesures qui, croyait-on, devaient empêcher la répétition de ces accidents.
4. Il paraît que le 19 mars, lorsque le sac de dépêches a été jeté hors du convoi à la station de Sainte-Justine, celui-ci a été attiré sous les roues du convoi et que le sac qui renfermait des dépêches non recommandées a été fort endommagé.
5. Le département des Postes ne peut pas obliger les compagnies de chemins de fer à arrêter leurs trains pour échanger les dépêches. Si la population de l'endroit est d'avis que les trains devraient stopper, la commission des chemins de fer devrait être saisie de l'affaire.

LE FORT CUMBERLAND.

M. RHODES demande:

1. Quelle étendue de terrain possède l'Etat, y compris l'emplacement du fort Cumberland, dans le comté de Westmoreland (N.-B.)?
2. Si ce terrain appartient à l'Etat, est-il loué? Dans l'affirmative, à qui et à quelles conditions?
3. S'il n'appartient pas à l'Etat, quand a-t-il été vendu, à qui et pour quel prix?
4. Quand l'armement de ce fort a-t-il été vendu, à qui et à quelles conditions?
5. Le ministère a-t-il quelque projet en vue de conserver ces fortifications ou toutes autres de même nature?

L'hon. sir FREDERICK BORDEN (ministre de la Milice et de la Défense): Le département de l'Intérieur a fourni les réponses aux questions 1, 2 et 3.

1, 2 et 3. Cette propriété a été cédée au département de l'Intérieur par un décret en conseil daté du 20 octobre 1899.

4. Le département ne connaît rien de la vente d'aucune partie de l'armement du fort.

5. Le seul ancien fort que le ministre s'occupe de conserver est celui d'Annapolis-Royal (N.-E.).

1. Soixante-douze (72) acres.

2. Oui. A M. James Lowerison, d'année en année, moyennant un loyer annuel de $64, payable tous les semestres. M. William Miner, l'agent de M. Lowerison, est l'occupant actuel.

3. Répondu sous les nos 1 et 2.

EMBAUCHEMENT DES EQUIPAGES DANS LE PORT DE VANCOUVER.

M. COWAN demande:

1. Les commissaires nommés il y a environ deux ans pour faire une enquête sur le mode de recrutement des équipages appelé "Shanghaiing", au port de Vancouver, ont-ils présenté un rapport?
2. Dans l'affirmative, quand, et quelles mesures ont été adoptées par le Gouvernement à ce sujet?
3. Le Gouvernement sait-il que les capitaines des navires qui quittent les ports de la Colombie-Anglaise sont encore forcés, pour former leurs équipages, de payer $35 par homme à Sims, Levi et Evans qui, en retour, garantissent que les gages des matelots n'excéderont pas $20 par mois?
4. Le Gouvernement sait-il qu'il y a environ 70 voiliers qui quittent les ports de la Colombie-Anglaise chaque année et dont les propriétaires sont encore forcés de payer à la susdite association près de $45,000 par année pour les équipages, et que ces équipages sont obligés d'avancer à cette même association environ $32,000 annuellement, soit au taux de $25 par homme?
5. Quelle mesure le Gouvernement se propose-t-il d'adopter pour mettre fin à cet état de choses?

L'hon. L. P. BRODEUR (ministre de la Marine et des Pêcheries):

1. Oui.

2. Aucune mesure n'a été prise parce que le commissaire a constaté par la preuve

faite que la situation dans le port de Vancouver ne diffère pas sensiblement de celle qui prévaut dans d'autres ports de mer de l'empire.

3. Le département de la Marine et des Pêcheries n'a appris que récemment que cette maison faisait des affaires à Victoria, et il a mis la question à l'étude. Certains marchés concernant l'embranchement des équipages sont passés entre cette maison et les armateurs en Grande-Bretagne avant le départ des navires.

4. Non.

5. On s'enquerra et on prendra les moyens de remédier à cet état de choses.

CHENAUX DU SAULT-SAINTE-MARIE.

M. BOYCE demande:

1. Quels entrepreneurs ont été chargés de poser les bouées dans l'ancien chenal, entre le Sault-Sainte-Marie (Ont.) et la tête de l'île Saint-Joseph, et entre la Pointe-aux-Pins et Batchewana, durant la saison de 1908?

2. L'ouvrage a-t-il été adjugée à l'entreprise? Dans la négative, qui dirigeait l'ouvrage, et pourquoi n'a-t-on pas demandé de soumissions?

3. Combien a coûté la pose des bouées dans les eaux précitées, au cours des cinq années précédentes, et à qui ont été payées les diverses sommes respectives?

4. Si l'ouvrage a été donné à l'entreprise, y a-t-il eu concours public?

L'hon. L. P. BRODEUR (ministre de la Marine et des Pêcheries):

1. Roderick A. McLean, du Sault-Sainte-Marie.

2. L'entreprise a été adjugée à Roderick A. McLean, du Sault-Sainte-Marie (Ont.). La pose des bouées entre le Sault-Sainte-Marie et la tête de l'île Saint-Joseph, au prix de $215, par année, et entre la Pointe-aux-Pins et Batchewana, au prix de $400, par année. Des soumissions ont été demandées en 1899 pour la pose des bouées entre le Sault-Sainte-Marie et la tête de l'île Saint-Joseph, et l'adjudicataire a été M. McLean qui a fait le service depuis cette date. Des soumissions ont aussi été demandées en 1904 pour la pose des bouées entre la Pointe-aux-Pins et Batchewana, et l'adjudicataire a été M. McLean qui a fait le service depuis cette date.

3. Du Sault-Sainte-Marie à la tête de l'île Saint-Joseph, le service a coûté $215, par année, et de la Pointe-aux-Pins à Batchewana, $400 par année. Les sommes convenues ont été payées tous les ans à M. Roderick A. McLean.

4. Oui.

PERMIS DE PECHE DANS LES EAUX DU LITTORAL DU PACIFIQUE.

M. COWAN demande:

1. Combien de permis de pêcher avec des rets dans les eaux de la côte du Pacifique sont-ils actuellement en vigueur?

3. A qui ont-ils été accordés?

3. Quelle est la superficie attribuée à chaque porteur de permis?

4. Combien de ces permis sont-ils exploités par les premiers concessionnaires et combien par des étrangers?

L'hon. L. P. BRODEUR (ministre de la Marine et des Pêcheries): Les réponses aux questions 2 et 3 sont si volumineuses que je prierai l'honorable député de laisser ces questions inscrites comme avis de motion. Je me procurerai immédiatement ces renseignements.

(Les questions restent inscrites comme avis de motion.)

DRAGAGE AUX ECLUSES DE SAINTE-ANNE-DE-BELLEVUE.

M. BOYER demande:

1. Le Gouvernement a-t-il reçu une requête signée par plusieurs compagnies de navigation sur la rivière Ottawa, demandant certains travaux de dragage dans la rivière de ce nom, en bas de l'écluse de Sainte-Anne-de-Bellevue, qui auraient pour résultat de raccourcir le parcours actuel du chenal?

2. Quels sont les noms de ces compagnies?

3. Un ingénieur a-t-il été envoyé sur les lieux pour constater la possibilité et l'utilité de ces travaux?

4. Ce rapport admet-il la justification de ces travaux?

5. Que se propose de faire le Gouvernement en l'occurrence?

L'hon. WM PUGSLEY (ministre des Travaux publics):

1. Oui.

2. La ligne Sincennes-McNaughton, la Montreal Sand and Gravel Company, Quinlan and Robertson, la Ottawa Forwarding Company et la Ottawa Transportation Company.

3. Oui.

4. Oui.

5. A l'étude.

M. BREWSTER.

M. WORTHINGTON demande:

1. M. Brewster est-il employé par le Gouvernement comme agent d'immigration pour les Cantons de l'Est?

2. Dans la négative, quand a-t-il été congédié, pour quel objet et à quelle date?

3. Quelqu'un a-t-il rempli les fonctions d'agent d'immigration pour les Cantons de l'Est? Dans l'affirmative, la nomination sera-t-elle permanente ou temporaire?

5. Le Gouvernement sait-il qu'il y a grand besoin d'ouvriers de ferme dans les divers comtés des Cantons de l'Est et qu'il y a besoin urgent d'un agent d'immigration actif dans ces cantons?

L'hon. FRANK OLIVER (ministre de l'Intérieur):

1. Non.

2. Le 1er novembre 1908, à l'expiration de l'engagement.

3. Non.

4. Il en sera nommé un pour la saison.

5. Le Gouvernement sait qu'il est besoin de garçons de ferme dans les Cantons de l'Est.

DISCUSSION D'UN PROJET DE RESOLUTION RELATIF A LA DEFENSE DES COTES MARITIMES DU CANADA.

L'hon. GEO. E. FOSTER (Toronto-nord): J'ai l'honneur de proposer l'adoption d'un projet de résolution ainsi conçu:

La Chambre est d'avis que, vu ses ressources abondantes et variées, sa situation géographique, et obéissant à ce sentiment de fierté nationale et de confiance en ses propres forces qui doit animer un peuple fort et progressif, le Canada ne devrait pas retarder plus longtemps de prendre sa juste part de responsabilité et de dépenses pour assurer convenablement la protection de ses côtes et de ses grands ports maritimes.

Je tiens à dire, tout d'abord, que le projet de résolution que j'ai l'honneur de présenter a été par moi remis au greffier avant l'ouverture de la session et a paru dans le premier numéro du feuilleton. Il n'est donc pas dû aux événements de la date plus récente ni aux circonstances qui occupent la pensée de nos collègues. Je tiens aussi à dire qu'il n'a pas été conçu et qu'il n'est pas présenté aujourd'hui dans un esprit de parti. Je crois faire cette déclaration en toute franchise et en toute sincérité. En général, l'esprit de parti, en Angleterre, a influencé la discussion des grandes questions d'intérêt international, et je souhaite que dans notre pays, bien que plusieurs sujets donnent lieu à d'âpres luttes de parti, nos grands intérêts nationaux, surtout ceux de la défense nationale et de nos obligations envers l'empire restent aussi étrangers à la politique de parti et aux luttes de parti, qu'ils le sont en Angleterre. C'est dans cet esprit et dans cette intention que je présente cette motion. Depuis plusieurs années, je conçois de mieux en mieux la nécessité de répondre aux exigences qui y sont impliquées. Jusqu'à présent le Parlement n'a rien fait dans ce sens. Je ne vois pas que nous réduisions les difficultés en les évitant, ou que nous nous déchargions de nos responsabilités en les éludant, et il m'a semblé qu'il était temps que le Parlement et le peuple fissent ensemble l'inventaire de la situation et en vinssent à une conclusion sur la question de savoir s'ils ont des devoirs à remplir et quels sont ces devoirs, au sujet de la défense de l'héritage dont nous jouissons. Je suis de ceux qui sympathisent de tout cœur avec ces hommes bons et estimables qui déclarent la guerre horrible, ses fardeaux presque insupportables, ses effets étendus et absolument pernicieux, et qui, dans notre pays comme dans les autres, proclament qu'il ne faut pas d'armements, pas de militarisme, pas de moyens de défense; que l'ère actuelle est une ère de paix et que nous devrions faire tout le possible pour assurer le règne de la paix sans recourir à la guerre. Bien que cette idée ne me déplaise pas, je pense que nous devons aussi tenir compte de l'histoire du monde et de ce qu'elle enseigne.

Or que ce soit à tort ou à raison, je déduis de l'histoire et de l'expérience universelles ce fait saillant que la force, la force physique absolue, est à la base de toute notre civilisation. Dans les temps primitifs la force physique se manifestait et s'affirmait directement et d'une façon brutale. Aujourd'hui elle est munie de pièges et des raffinements de la civilisation, dont elle se sert pour se dissimuler, mais elle est toujours là. De même que sous les sols couverts d'une végétation luxuriante il y a le granit vif, base et garantie de permanence, ainsi sous toute la civilisation et tout le raffinement d'aujourd'hui, on découvre, en dernière analyse, une incitation à l'exercice et au triomphe de la force physique. Votre voisin est un ennemi. Si vous pouvez le convaincre par la raison, l'empêcher et le restreindre en invoquant la loi et les conventions sociales, fort bien; mais si ces moyens ne réussissent pas, vous avez le droit et le devoir de vous défendre par la seule force physique. La famille, l'école, la ville, la province le pays se gouvernent, en fin de compte, d'après cette règle. Si la société comprend des sujets vicieux, insensibles aux leçons du christianisme ou de la morale, il faut avoir recours à la force de la loi pour les maintenir dans les bornes du devoir, et le constable, le sergent de ville, la milice et l'armée régulière, s'il le faut, sont mis à contribution comme personnifiant la force. Si cela est vrai de la société et de l'individu, il faut l'appliquer également à la nationalité. Depuis les temps les plus reculés, il y a eu des peuples malfaisants, peu scrupuleux, et ambitieux, et l'on a dû finir par employer contre eux la force physique. J'en déduis que l'individu, la société et les nations ont le droit et le devoir de veiller à leur défense et à leur conservation, et qu'à cette fin, ils doivent employer la force, si la force est nécessaire. Le droit et le devoir de l'individu sont le droit et le devoir de la collectivité, c'est-à-dire de la nation elle-même.

S'il y a des égoïstes, des gens sans scrupules, des puissants qui pillent la société, il y a toujours eu des nations animées de ces mêmes intentions; il y en a aujourd'hui, et, d'après ce que je puis voir, il y en aura tant que nous vivrons et très probablement durant la vie de plusieurs générations à venir. De fait, plus la situation d'un pays est avantageuse, plus ce pays tombe vite aux mains des ambitieux, des gens sans scrupules et des puissants, s'il est faible et non préparé aux éventualités. Il y a certaines choses qui ont l'effet

de restrictions, comme les jalousies des nations voisines, les ententes cordiales, les pactes, les accords, les liens du commerce, la conscience universelle. Voilà autant de causes de restriction, de retard et de modération. Mais soudain, tout cela est balayé par la tempête, et l'épée nue flamboie pour la défense de l'autel et du foyer. Toute l'histoire est là pour nous révéler cet état d'insécurité et pour nous apprendre aussi que la nation bien avertie et bien armée, qui se prépare aux éventualités avec un soin raisonnable, est la seule qui soit raisonnablement prémunie et qui ait une garantie suffisante d'existence.

Prenons, par exemple, les cinquante dernières années du siècle le plus grand et le plus civilisé de l'histoire. Qu'y voyons-nous? La guerre de Crimée, le sang répandu dans l'Inde, le Nord et le Sud des Etats-Unis longtemps aux prises, la guerre austro-italienne, la campagne franco-prussiennes, les batailles hispano-américaines, la guerre anglo-boër, la guerre russo-japonaise. Tous ces faits prouvent très abondamment que toutes ces restrictions découlant de la morale chrétienne et de l'éthique des nations sont impuissantes à dompter les ambitions et les passions des peuples. Ils nous font voir le triste désappointement de ceux qui ont pensé que le règne de la paix, d'une paix durable, était enfin arrivé, quand force nous est aujourd'hui de conclure que ni l'enseignement chrétien ni les conventions de paix, ni les alliances commerciales, qui sont pourtant puissantes, ni les conférences de La Haye, ni les triples alliances, ni les traités de Berlin ne garantissent la paix. Il y a quelques semaines, une grande nation mettait en lambeaux le traité de Berlin en une seule nuit et le sombre nuage de la guerre passait sur les Balkans, lançant sur toutes les chancelleries de l'Europe le tonnerre qu'il contenait dans ses flancs, et même aujourd'hui le malaise qui régnait n'est pas encore apaisé.

Monsieur l'Orateur, dans ce monde agité, incertain, composé de nations, le Canada s'est conquis une position, position importante déjà, et qui le deviendra de plus en plus avec les années. Comme État sa barque est lancée sur les eaux de l'univers, elle est exposée à toutes les tempêtes, à tous les dangers. Ce pays ne saurait se soustraire au fardeau commun, ne saurait négliger le devoir commun, ni ignorer la responsabilité commune. Je ne crois pas non plus qu'il le désire. Etant entré en lice, le peuple canadien est disposé, je crois, à combattre avec vaillance, avec honneur et avec succès. Si ses enfants ont l'orgueil de la virilité, comme je crois qu'ils l'ont, s'ils savent ce que signifie l'âpre plaisir de lutter, s'ils ont l'espoir qu'ils doivent avoir en leurs grandes destinées, s'ils envisagent l'avenir comme il convient de l'envisager, il me semble que c'est à la population forte et courageuse du Canada de prouver sa foi et sa valeur par des œuvres, de comprendre tout ce que signifient son héritage et ses responsabilités, et de se préparer à le défendre et à le développer.

M. G. E. FOSTER.

Or, qu'est-ce que le Canada a à défendre? Ses vastes ressources nationales qui se développent constamment en quantité et en qualité; mais ce qui est plus significatif dans un sens, ce que ce pays a déjà de fait, grâce à Dieu, pour son propre développement, à cette période de l'histoire du monde, particulièrement dans ces derniers grands territoires de l'Ouest, et qui est destiné à être d'une si grande valeur et à assurer de si grands avantages au monde entier.

Ses côtes étendues, ses ports et ses havres avec leurs approvisionnements de charbon entassés sur le carreau des mines ouvertes, pour ainsi dire, sur les soutes des navires, ses ressources illimitées pour la production des denrées, ses rivières et ses lacs qui baignent le centre de son immense territoire, tel est ce Canada qui se trouve, à l'est et à l'ouest, en présence de deux grands océans au delà desquels grouillent deux masses infinies d'humanité en action: sur un côté, en Orient, 350,000,000 d'êtres en pleine transformation nationale, dont l'activité dépasse les bornes de l'imagination quant à ses résultats; de l'autre côté, les vieilles nations connues et éprouvées de l'entreprenante Europe; au sud, la population la plus dense et la plus puissante de la terre, et derrière lui, les régions sans fin du Nord, silencieuses et pleines de mystère. Fût-il jamais un théâtre national mieux outillé? L'acteur a pris sa place sur ce théâtre ; la pièce doit être jouée. Comment doit-il jouer son rôle devant le plus vaste auditoire du plus brillant de tous les siècles?

Maintenant observons ses voies de communication et de transport, construits par sa propre population, avec ses propres deniers, gonflés par les capitaux étrangers, principalement ceux de la Grande-Bretagne. Regardons le développement de son système de transport : que ce soit le résultat d'une politique arrêtée, un effet de la providence, ou ce qu'on appelle le produit de l'effort des circonstances, il est là devant nous, avec toutes les lignes de chemins de fer à l'est et à l'ouest, rayonnant d'un côté vers l'océan à l'est et de l'autre, vers l'océan à l'ouest, à partir du centre; il est là avec toutes ses lignes de transport reliant l'est à l'ouest par d'immenses réseaux; voyez ses rivières qui se déversent à l'est et à l'ouest, et les Grands lacs qui s'y jettent, ces rivières et ces lacs longeant les habitations et les fermes, de même que

les marchés du producteur et du consommateur, passant par les quais et les docks en s'offrant à accomplir le transport des richesses commerciales du pays vers l'océan. Telles sont donc ces grandes voies de transport terrestre et ces grandes voies fluviales qui toutes, de toute part au Canada s'acheminent vers la mer, toutes conduisant aux grandes routes maritimes qui nous ouvrent les ports et les marchés étrangers. Et une condition absolument nécessaire à la prospérité et à la stabilité est la sécurité des ports d'exportation qui nous ouvrent les ports de destination étrangers. C'est le point essentiel.

Eh bien, monsieur, supposons qu'aujourd'hui, pendant que nous vivons apparemment dans la paix et la tranquillité—une paix et une tranquillité qui ne sont pas réelles—supposons qu'aujourd'hui, un croiseur de troisième classe se présente devant Victoria et Vancouver, ou devant Halifax ou Sydney, ou à Saint-Jean, Québec ou Montréal, est-ce que ce beau rêve de paix et de tranquillité dans lequel nous nous sommes bercés, que nous avons cru d'éternelle durée ne s'écroulerait et ne s'évanouirait pas rapidement pour faire place à l'anxiété? Mais, monsieur, la réalité nous écrase. Six millions et demi d'habitants avec cet immense héritage, et cependant nous n'avons seulement pas encore le moyen de nous protéger contre cette soudaine apparition d'un croiseur de troisième classe dans nos ports de mer ? C'est à faire réfléchir.

Nous pouvons nous excuser, nous justifier, nous pouvons en rire, nous pouvons dire que c'est de la pure fantaisie de poser la question ainsi, mais il y a matière à réflexion et pour nous et pour le Parlement et pour tout bon citoyen canadien. Mais, dira-t-on, c'est de la fantaisie, ni plus ni moins. Nous avons des ports d'embarquement sûrs et des routes maritimes non moins sûres à l'est, à l'ouest et au sud. Oui, monsieur l'Orateur, mais qui nous fournit la sécurité de cet embarquement et de ce transport ? Ce n'est certainement pas le Canada. Nous avons été occupés jusqu'ici à combattre la nature, à subjuguer le sol, à dépenser notre argent et nos énergies à développer les immenses ressources de la moitié encore vierge d'un continent. Nous n'avons pas trop mal réussi ; à mon avis, nous avons même en somme bien réussi. Nous avons pour le moins jeté les bases solides d'une nation, et nous avons nous-mêmes conscience de sa prospérité présente et future.

Mais, monsieur l'Orateur, l'expansion d'un pays n'est pas sa protection. Nous entendons quelquefois faire cette assertion. que c'est contribuer à la défense de l'empire. Nous avons opéré l'établissement de notre pays. Pour qui? Pour nous-mêmes, pour la mise en valeur de nos immenses domaines. Nous les avons ouverts à la colonisation pour nous-mêmes et pour ceux que nous invitons à venir se mêler à notre population. Nous avons construit de grandes lignes de chemins de fer, nous les avons construites pour le transport de nos propres besoins, pour l'ouverture de nos propres domaines et le développement de nos propres ressources, de notre propre commerce. Il est vrai qu'un grand transcontinental offre un moyen de transport d'un océan à l'autre, aux troupes anglaises, les troupes de l'empire. Mais tout soldat qui la traverse paye le prix de son passage, et c'est au gouvernement anglais de trouver les fonds pour payer ces passages. Il est vrai que nous avons développé ce pays, que nous l'avons fait grand, et il est vrai que nous avons par ce moyen contribué jusqu'ici à rehausser la grandeur et la puissance de l'empire sous ce rapport; mais, je doute que nous puissions prétendre avoir jamais contribué au fardeau qui constitue pour la Grande-Bretagne la défense de l'empire et du Canada. N'est-ce pas, monsieur l'Orateur, que le développement ainsi entendu et pratiqué peut plutôt être une source de faiblesse à l'extérieur comme à l'intérieur? Si nous développons nos grandes ressources et ne prenons pas les moyens de les protéger, il se produit deux effets: nous accusons notre faiblesse au dehors, car nous laissons voir notre richesse et notre manière indifférente de la protéger; et nous accusons notre faiblesse au dedans car, au milieu des jouissances que procurent la paix et la prospérité, nous tombons dans l'insouciance et oublions de prendre les moyens qui conviennent à une protection nationale raisonnable.

Il est vrai que nous avons formé une milice, que nous l'avons constituée systématiquement, que nous avons une troupe volontaire. Elle n'est pas entièrement ce qu'elle devrait être, et ce que nous espérons la faire. Elle a fait des progrès, mais il lui en reste beaucoup à faire, afin de devenir plus puissante et plus capable d'accomplir ses fonctions. Mais nous avons ébauché un système de service militaire, qui personnifie les pouvoirs du Dominion du Canada. Bien que cette milice ait rendu d'excellents services au pays en plusieurs occasions sérieuses, bien que certains éléments de cette troupe aient mérité une gloire impérissable sur un champ de bataille étranger, et bien qu'elle soit en somme notre seul moyen de défense nationale et qu'elle saura faire son devoir au moment critique, cependant, si le danger de la guerre devait nous menacer, nous savons que la milice se grouperait sous le drapeau et volerait au combat, mais tout de même les yeux du pays se tourneraient dans une anxieuse attente vers les soldats anglais, que nous invoquerions pour venir au secours de nos enfants et de nos frères.

Maintenant, qu'avons-nous fait sous le rapport de la défense navale? Il vaut autant se l'avouer: nous n'avons rien fait. Dès l'aurore des temps, le commerce va la main dans la main avec la protection du commerce. Ils ont franchi les mers ensemble, et ont accompli côte à côte leur œuvre bienfaisante de développement et de protection. L'histoire ne fait pas mention d'un seul peuple commerçant qui n'ait été en mesure de protéger plus ou moins effectivement son commerce. Nous sommes un peuple presque centenaire, possesseur du fabuleux héritage dont j'ai parlé, un héritage qui n'est pas destiné à notre partage seul, mais que nous devrons transmettre aux générations—les nombreuses générations—qui doivent nous succéder. Nous sommes ici aujourd'hui, assis au Parlement, en ce pays, et nous sommes forcés d'admettre, si nous voulons être francs, que nous n'avons rien fait dans le sens de la défense navale.

Ah! mais, l'on dit: Oh! oui, nous avons fait quelque chose; nous avons assumé la responsabilité de la défense d'Halifax et d'Esquimault; oui, nous avons fait quelque chose, nous avons entrepris de dégrever sensiblement le budget des dépenses de la Grande-Bretagne. Nous avons assumé cette responsabilité, et nous payons notre écot, quel qu'il soit. Mais il vaut autant être francs et dire ce que représentent effectivement ces dépenses. En somme, elles ne sont pas grand chose. Il faut juger de leur efficacité au point de vue de la guerre active, et si la guerre se déclarait et qu'une flotte se présentait devant Halifax ou Esquimalt, à quoi nous serviraient-elles? Avons-nous des canons, des torpilles, des mines, l'outillage voulu, et même les aurions-nous, est-ce que nous avons les hommes avec l'entraînement nécessaire ? Tout cela est bel et bon pour apaiser notre conscience quand elle se récrie, c'est fort utile pour tourner une belle phrase sur un husting, mais il faut en rabattre si nous voulons être francs entre nous, il faut admettre que tout cela fera bien piètre figure sous le rapport de la réelle et efficace défense navale. Nos deux stations navales sont une base sur laquelle et autour de laquelle nous pouvons édifier, mais, à mon avis, c'est à peu près tout ce qu'on en peut dire.

Mais, dira un autre, nous avons acheté et armé des côtres pour la protection de la pêche. Oui, c'est vrai, et que sont ces côtres? les constables de la côte, envoyés pour contenir les inoffensifs bateaux de pêche qui seraient tentés d'enfreindre les lois, pour les empêcher de dépasser la magique ligne frontière, et pour les surveiller de différentes autres façons selon les prescriptions que nous avons promulguées. C'est ce qu'ils sont, mais que sont-ils pour opposer l'attaque d'une flotte, d'un croiseur, d'un navire quelconque? Ce sont simplement des jouets d'enfant et rien de plus. Si un croiseur de troisième classe se montrait devant un de ces bateaux pour la protection de nos pêcheries, ce dernier prendrait la fuite aussi vite que la vapeur pourrait l'emporter, ou bien, s'il offrait quelque résistance, il irait aussi vite au fond de la mer. On n'a pas beaucoup à escompter le service des côtres pour notre protection en cas de danger imminent.

Qu'avons-nous à dire en présence de ces faits? Et pendant que la superbe première ligne de la défense navale de la Grande-Bretagne défile devant la famille royale dans la mer du Nord au milieu des cris et des acclamations, pensons que le Canada ne figure pour rien comparé aux autres dépenses et possessions de l'Angleterre au delà des mers. Dans l'intervalle, pendant que nous n'avons rien fait, la colonie du Cap, une colonie comparativement pauvre et peu peuplée, a contribué £40,000 par année: Natal, une petite colonie, comparativement pauvre également et peu peuplée, a donné une contribution de £35,000; la Nouvelle-Zélande a donné £40,000, et plus tard a porté ce chiffre à £100,000. L'Australie, £200,000, au total, une contribution de $1,750,000 par année, tandis que le contribuable anglais paye de sa poche $3.60 par année pour la défense de l'empire, au moyen de la marine de guerre.

Mais quand nous lisons ces noms: Natal, le Cap, la Nouvelle-Zélande, l'Australie, le nom du Canada ne figure pas, et quand nous voyons défiler la procession de cette première ligne de la défense navale de l'Angleterre, nous arrivons à la conclusion, qui n'est pas drôle du tout, que non seulement nous n'avons pas engagé une seule piastre dans la défense navale du Canada, pour la protection de ses propres côtes, mais que pas un navire dans cette procession ne porte le nom du Canada, et que le Canada n'a pas contribué un sou, une obole à la vaste dépense de ce puissant armement.

Cela nous donne matière à penser, et pour ne pas dire plus, raison de penser. Plusieurs sont d'avis et je l'avoue moi-même, il est temps, pour éviter la honte sur notre pays, que nous fassions quelque chose d'adéquat à la situation. Oh, mais dira quelqu'un, l'Angleterre est obligée de protéger l'empire, son prestige et son intérêt le demandent. Tout ce que je puis dire de cet argument pour le moment, c'est que ce n'est pas ainsi que parle un brave, ce n'est pas le fait d'un cœur généreux, d'un homme d'honneur ou véritablement indépendant; ce n'est pas l'argument d'une nation ou d'un peuple jeune et grandissant qui aspire à tenir un rang parmi les nations de la terre. Le fait le plus sublime dans toute l'histoire, celui qui frappe davantage, lorsqu'on regarde l'histoire des cinq cents dernières années, pour ne pas aller plus loin en arrière, est l'exemple de notre vieille mère patrie, cette vieille bonne mère qui a donné naissance aux jeunes nations qui

couvrent le globe; cette vieille mère au cœur généreux qui ne s'est pas contentée de prendre soin de ses propres enfants, mais a adopté nation après nation, peuple après peuple, continent après continent, qu'elle a sortis des ténèbres et de l'esclavage pour la mettre sur la voie d'une meilleure civilisation.

Nous savons tous ce que cette grande et vieille mère patrie, dont le courage et la force égalant celle des Titans, lui ont permis de porter ces fardeaux, nous savons tous ce qu'elle a fait pour les Indes, et pour les trois cent millions d'habitants de ce pays; nous savons ce qu'elle a fait en Egypte, pour le relèvement matériel, moral et national de ce pays; et nous savons aussi qu'elle a fait plus que toute autre nation au monde pour répandre les notions régénératrices de bienfaisance scientifique et humanitaire. Qu'a-t-elle fait en Afrique, ou qu'a-t-elle fait en Amérique, si nous nous reportons aux époques reculées où ses armements, ses soldats et sa marine ont commencé à fonder sur ce continent nord américain le grand héritage dont ses enfants ont joui sur ce continent et qu'elle nous a cédé. L'Angleterre a aujourd'hui des garnisons sur les Pamires, des sentinelles dans les passes de l'Hymalaya, et sur toutes les frontières; ses matelots et son drapeau sont sur toutes les mers, et ses soldats en habits rouges et en khaki sont dispersés par tout le monde; et bien qu'elle ait accompli tout cela, et qu'elle supporte aujourd'hui ce lourd fardeau, elle est encore à demander un sou de contribution à aucun des pays qu'elle a délivrés ou des peuples qu'elle a rendu libres. Chaque sou de son argent, chaque goutte de sang qui vaut plus que l'argent qu'elle a versé si libéralement et pendant si longtemps pour appuyer sa politique mondiale, ont été fournis par la population des îles britanniques.

Pendant cinq cents ans, le contribuable anglais, a payé joyeusement de son argent, et sans murmurer jusqu'à présent. Pouvons-nous trouver dans l'histoire du monde un exemple plus sublime, une œuvre plus grande et plus puissante accomplie d'une façon aussi désintéressée et soutenue avec autant de joie et sans lésiner, par les quelques millions de personnes qui vivent dans les îles de la mer du Nord?

Mais, dirons quelques-uns: Le Canada est en sûreté. Nous avons dans la doctrine Munroe tout ce qui nous est nécessaire. Les Etats-Unis ne permettront pas à aucun autre pays étranger de hisser son drapeau sur le continent nord américain; la doctrine Munroe nous protège. Monsieur l'Orateur, la doctrine Munroe et les Etats-Unis d'Amérique peuvent nous garantir contre l'invasion étrangère, mais quel prix le Canada aurait-il à payer pour cette protection? Cette humiliation serait comme la marque de Caïn sur le front de tout Canadien. La dégradation rongerait le cœur de tout homme jusqu'à l'avilir et le rendre servile. Le prix de ces services serait une reculade continuelle, jusqu'à ce que finalement l'on nous absorbât, que le nom du Canada fut effacé, et toutes ces espérances de devenir une nation fussent anéanties. C'est assez d'être obligés d'avoir encore recours à la protection d'une mère riche et aimante, mais lorsque une fois arrivé à l'âge d'homme, il est contraire à tous les principes de virilité et d'indépendance que dans notre propre pays nous vivions par la grâce d'un étranger, tout bon et tendre qu'il puisse être. Je dis donc que la doctrine Munroe est absolument incompatible avec notre développement comme nation, et j'en viens à la conclusion bien imparfaitement exposée, je l'avoue, premièrement: que notre pays a besoin, absolument besoin de protection; que comme nation nous ne pouvons pas accepter cette protection des Etats-Unis d'Amérique, ou d'aucune autre puissance étrangère; que nous devons, ou nous protéger nous-mêmes, ou en coopérant avec la Grande-Bretagne, notre mère patrie.

La Chambre me permettra, monsieur l'Orateur, de discuter pendant quelques instants, le mode que doit prendre cette protection. Je rappellerai d'abord les circonstances dans lesquelles j'ai déposé ma motion, et les événements plus ou moins importants qui ont eu lieu depuis. On voudra bien remarquer que ma motion expose simplement une manière de procéder et une politique normale, régulière et uniforme. Examinons d'abord ce premier point. Les propositions qui ont été faites, se résument à deux, lorsqu'on les a bien disséquées. Mais en dernier lieu, l'une des deux devra l'emporter sur l'autre, et je veux, pendant quelques instants, les examiner toutes deux, non pas comme un avocat qui a formé son opinion d'avance, et qui n'admet pas que ceux qui pensent d'une manière différente, puissent avoir raison et désirer suivre une conduite opposée. Mais examinons-les toutes deux autant qu'il est en notre pouvoir et voyons ce qu'elles signifient.

La première proposition veut une contribution annuelle fixe en argent au gouvernement anglais ou a l'amirauté anglaise. Elle se divise apparemment en deux branches, mais n'est réellement qu'une seule et même chose. L'un dira: Envoyons un million ou deux millions de dollars par année; un autre dira: Fournissons un ou deux dreadnoughts, et pour le Canada ces deux propositions sont absolument une seule et même chose. Nous ne sommes pas en état de construire, d'armer et d'envoyer des dreadnoughts. Lorsque nous voulons que notre contribution prenne la forme de dreadnoughts, elle se résume en fin de

compte à la somme nécessaire pour construire et armer un dreadnought, et conséquemment équivaut à une contribution annuelle fixe en argent au gouvernement anglais pour les fins de la défense nationale et impériale; ou si on le préfère, pour défendre le Canada avec la coopération du gouvernement impérial et sous sa direction suprême en temps de guerre.

La première difficulté qui se présente est celle-ci: de quelle manière fixer le montant de la contribution. Dès que le cabinet entreprendra d'étudier la question et de fixer la proportion que le Canada devra contribuer, il se heurtera a une question assez difficile. Le contribuable anglais paie $3.60 de taxes par année, et une taxe proportionnelle sur le contribuable canadien représenterait une somme d'argent effrayante, et pendant combien de temps devrait-on ensuite payer la somme annuelle que nous offririons aujourd'hui? Le chiffre en sera-t-il sujet à une revision et à des négociations constantes, qui pourraient amener des désagréments et des embarras.

C'est la difficulté qui se présente lorsque l'on veut fixer le chiffre d'une contribution annuelle. Il y en a une autre; quelqu'un dira: Cela ressemble trop a un tribut; nous sommes un pays libre et nous ne voulons pas payer de contribution à la mère patrie pour cet objet ou pour aucun autre. Ce n'est pas un très fort argument. Pas une parcelle de notre autonomie, pas une parcelle de notre indépendance, pas une parcelle de notre pouvoir législatif ne nous sera enlevée si nous décidions d'offrir une certaine somme au gouvernement anglais ou à l'amirauté impériale, pour servir à notre défense et à celle de l'empire. On ne nous demande rien; il n'y a pas tribut lorsqu'il n'y a pas obligation ou demande spécifique. Une somme fixe peut être le don volontaire du Parlement qui chérit le plus la liberté et en possède la plus grande somme au monde.

D'autres diront: Nous allons fournir notre argent, mais nous n'aurons pas de contrôle sur la défense. Cela est vrai ; mais pourquoi fournissons-nous cet argent? Nous le fournissons pour aider à la défense de l'empire, y compris notre pays. Si nous croyons que le gouvernement anglais et l'amirauté anglaise possèdent une plus grande expérience que nous, des connaissances plus étendues, des méthodes de guerre plus parfaites, l'habilité et tout ce qu'il faut pour que l'argent que nous donnons soit bien employé, qu'est-ce que cela peut bien faire après tout que nous surveillions la manière dont l'argent est dépensé? Je ne crois donc pas que cette objection vaille grand chose.

Une autre objection est celle que cela attaque notre autonomie. J'ai déjà traité cette question brièvement. A mon avis une contribution volontaire ne change en rien notre autonomie et nous restons avec notre pleine liberté parlementaire dans ce cas-ci comme dans tous les autres.

Une troisième objection est que l'Angleterre pourra employer notre contribution à faire des guerres injustes et que nous devons bien prendre garde de ne pas fournir d'argent pour augmenter et armer une flotte qui pourra servir dans des guerres que nous n'approuvons pas. A l'égard de certains pays cela pourrait être une objection; mais si nous lisons l'histoire de l'Angleterre pendant les derniers cinquante ans ou plus on peut sans crainte conclure que puisqu'elle n'a pas fait dans le passé, et n'est pas engagée dans le présent dans les guerres de conquête injuste, elle n'en fera point non plus dans l'avenir. Elle a plus de territoire qu'il ne lui en faut, et son embarras aujourd'hui est d'administrer les pays étendus qu'elle possède. L'esprit qui anime aujourd'hui la population anglaise et son histoire pendant les derniers cinquante ans, nous assurent suffisamment que l'Angleterre n'entreprendra pas de guerre de conquête, ou n'attaquera pas simplement pour le plaisir de faire la guerre. Bien que ces objections aient une certaine force, que ce n'est pas, cependant, d'après moi, irrésistible, quelques-uns me paraissent avoir plus de force que d'autres, quand il s'agit de définir la part que nous devrions prendre dans la défense de l'empire. Je ne sais pas si je réussirai à me faire comprendre des membres de cette Chambre sur ce point, mais je l'essayerai brièvement.

La première et la plus grande objection que j'ai à une contribution fixe, est qu'elle ressemble au louage des services d'une autre personne pour faire une chose que nous devrions faire nous-mêmes. Cela ressemble trop à un homme, à un père de famille, en pleine vigueur et santé, qui loue les services de son voisin, à tant par mois, pour veiller au bien-être et à la protection de son foyer, au lieu de remplir ce devoir lui-même.

Voilà à mon avis à quoi se résume l'objection la maîtresse qui se dresse contre l'aide accordée sous cette forme. Mais ce n'est pas tout. Disons que, cette année, vous accordiez votre concours financier et que l'année prochaine et chaque année subséquente, vous renouveliez cette aide; au bout de dix, vingt ou trente ans, vous aurez ainsi versé une somme énorme. Sans doute, durant cette période de temps, le pays aura bénéficié de la protection de la flotte; mais, au Canada même, vous n'aurez rien créé de durable; vous n'aurez ni préparé le sol ni jeté en terre de semence se manifestant par le développement de nos moyens de défense. Et cependant, un jour ou l'autre, destinés que nous sommes à devenir une nation avec une population sans cesse croissante, il nous faut nécessairement les forces navales pour la défense de nos côtes et de l'intérieur.

M. G. E. FOSTER.

L'intérêt manifesté par ce mode de participation financière à une dépense exécutée par un autre, tel n'est pas l'idéal que je désire pour le Canada. Je veux qu'on implante sur le sol même de notre jeune pays quelque chose qui pousse de profondes racines dans ce sol, croisse et se développe et puisse inculquer à nos populations un esprit qui les anime à la défense du pays ou les porte à participer à la défense nationale, en leur inspirant le plus vif intérêt dans les gloires, les devoirs se rattachant à l'accomplissement de cette œuvre; car, après tout, voilà bien le suprême dédommagement accordé à une nation, en retour des grands sacrifices qu'elle s'impose, tant pour son armée de terre que pour ses forces navales, en vue de la défense et de la protection des droits du pays.

En outre, on divorce ici des choses unies par des liens indissolubles, depuis l'aurore même des sociétés humaines—le commerce et la protection du commerce. Après tout, l'idée fondamentale d'une force navale est la protection du commerce national; le commerce, côte à côte avec son protecteur, la force navale protectrice du commerce, se tenant côte à côte avec ce dernier, tous deux se prêtent un mutuel appui et se développent ainsi plus sûrement.

Voilà ma pensée: lorsque nous accordons notre concours financier, en versant une somme dont le contrôle nous échappe, alors nous ne sommes plus comptables de ces derniers, et ce qui nous manque, c'est ce vif intérêt porté à la création, au développement d'une force navale, pour la défense future de notre propre pays. Nous sommes privés nous-mêmes des principaux avantages résultant de cette dépense, et à l'avenir, nous ne rendrons pas de plus importants services, au point de vue de la défense, à l'empire dont nous formons partie.

Cette méthode, en outre, ne tient compte ni des aspirations ni des besoins pressants, ni des perspectives d'avenir de cette grande nation que doit un jour devenir le Canana. Il faut nécessairement préparer l'avenir, mais les débuts doivent être modestes; un jour ou l'autre, je le répète, notre pays aura sa force navale pour la défense nationale, sinon pour quelque autre but. Voici à mes yeux la question qu'il s'agit de solutionner ici: n'est-ce pas faire acte de prudence que de déposer immédiatement cette semence dans le sol, puis d'en favoriser le développement dans la mesure de nos forces et de nos ressources suivant les circonstances, jusqu'à ce que nous soyons arrivés à ce degré de développement que nous avons atteint en d'autres sens importants, dans notre marche vers le progrès? Bien que j'aie essayé de développer les arguments militant pour ou contre cette méthode, on observera que dans ma pensée j'incline plutôt vers l'adoption d'une autre forme de participation à la dépense, plutôt qu'à cette contribution en espèces sonnantes.

Voici le deuxième système qui doit faire l'objet de mes observations: il consiste à se charger de la défense de nos propres ports et de nos côtes, en constante et libre coopération avec les forces impériales de la mère patrie. Voyons quelles sont les objections qui militent contre ce deuxième système et les arguments qu'on peut faire valoir à l'appui. Ce système compte ses partisans et ses adversaires. Au début même, nous n'avons ni outillage, ni experts habiles, ni cadets exercés, ni matelots bien dressés. A ces divers égards, le Canada est à l'état de table rase.

Tous ces éléments essentiels, il faut les recueillir, les coordonner, les développer avec toute la rapidité et l'abondance autorisées par les circonstances. Sous ce régime, nos premiers navires seraient construits en Grande-Bretagne, équipés et montés en Grande-Bretagne, tous les officiers, tout le personnel, du chauffeur au capitaine, étant fournis par la Grande-Bretagne. C'est la seule voie qui s'ouvre devant nous.

L'expérience, l'habileté, l'instruction, l'entraînement nécessaires pour mettre un seul vaisseau de guerre sur un pied convenable, tout cela nous manque; mais—et c'est là l'entrée du cercle—le premier navire appartenant au Canada, construit et équipé en Grande-Bretagne, envoyé ici pour défendre nos côtes, deviendrait, pour ainsi dire, le noyau, la pépinière de chauffeurs canadiens, de marins canadiens, d'officiers canadiens et plus tard peut-être verrait-on un amiral canadien sur la côte canadienne. Combien faudrait-il de temps pour parcourir ce cycle, nul d'entre nous ne le saurait dire; mais, si dès le début, nous établissons la configuration de ce cercle et que nous le suivions loyalement et fidèlement, l'heure viendra où nous aurons complété ce cercle et où il existera pour la défense du Canada et pour celle de l'empire contingent auxiliaire de la flotte britannique où le Canada aura mis quelque chose de sa substance, de son sang et de sa puissance intellectuelle. En premier lieu viendraient les chantiers maritimes qui devraient être de grandeur suffisante pour nous permettre de faire les réfections voulues aux petits navires, et plus tard de construire des navires de modeste catégorie dont nous pourrions avoir besoin, au début; à cela viendraient s'ajouter, en coopération entre le Canada et la Grande-Bretagne, des chantiers maritimes suffisants pour mettre en radoub tout navire délabré de la flotte britannique qui pourrait arriver sur notre côte et avoir besoin de réfections. Et ainsi par cette évolution progressive et graduelle dans la réalisation de ce système, serait créée au Canada une force défensive qui

servirait d'auxiliaire dans le cas où des hostilités éclateraient; force qui suffirait pour la surveillance ordinaire de nos côtes et pourrait en temps de guerre coopérer avec le gros de la flotte chargée de protéger la partie de notre pays menacée par l'ennemi.

J'ai parlé du commerce et de la protection du commerce comme se prêtant un mutuel appui. A mon avis, à l'égard de son développement sur mer, le Canada est appelé à un aussi brillant avenir qu'à l'égard de son développement sur terre. Nous avons été induits en erreur par nos propres conceptions. Frappés et éblouis par notre vaste domaine sur ce continent, par nos vastes possessions domaniales, nous sommes trop portés à croire que la terre constitue le seul facteur des triomphes et du développement du Canada. Mais voyez donc les avantages dont la nature nous a dotés. Jetez un regard sur les immenses océans qui viennent baigner nos bords à l'Est et à l'Ouest, voyez ces immenses mers de l'intérieur, puis, songez à toutes ces ressources connexes, à nos houillères, à nos mines de fer, à nos carrières de pierre calcaire et à tous ces matériaux de construction. Voyez nos ports et nos havres disséminés sur notre littoral, pour la plupart non encore utilisés et pour un bon nombre utilisables dans une certaine mesure. Voyez cette population de 40,000 ou 60,000 pêcheurs répandus sur les bords de nos fleuves et de nos Grands lacs, population qui naît et grandit à côté de ces cours d'eau et y passe une grande partie de son existence, se rendant par là aptes à la carrière du commerce et à tout ce qui s'y rattache, dans le développement et le progrès de notre pays. Grâce aux immenses ressources dont est doté le Canada en vue de la production alimentaire, grâce aussi à notre grande puissance de production à d'autres égards, ainsi qu'aux avantages que nous retirons des océans qui nous entourent et nos cours d'eau de l'intérieur, les vaisseaux canadiens, montés par des équipages canadiens, pourraient capturer un immense volume de commerce et ainsi nous aurions à notre portée un puissant instrument d'expansion et de richesse. Mais pour réaliser cet objectif, force nous est bien de construire des vaisseaux en acier. Jetez un regard sur la Grande-Bretagne, parcourez ses côtes, de Newcastle à la Clyde ou existent les chantiers de construction maritime: quelles sont les puissantes forces en opération dans ce pays? La construction d'une flotte stimule aujourd'hui en Grande-Bretagne l'industrie de la construction des vaisseaux en acier et en fer. Les deux industries se prêtent un mutuel secours; ce sont deux industries connexes.

Non seulement le Canada bénéficierait de l'inauguration au pays même de la construction de vaisseaux en acier, mais la Grande-Bretagne en bénéficierait également, car ce vieil empire n'a pas encore dépassé le zénith.

M. G. E. FOSTER.

Bien que cet empire compte tant de siècles d'existence, il y a tout lieu de croire qu'une existence encore plus longue lui est réservée. Les nations, à mon avis, ne sont pas fatalement vouées à la mort. Relativement parlant, rien ne les empêche de se perpétuer sur le globe, pourvu qu'elles sachent orienter leurs efforts vers les objectifs voulus; et quant à cet épuisement de vitalité dont on parle tant, et cet appauvrissement du sang coulant dans les veines des vieilles populations de cette antique mère patrie, il faut se rappeler que cet empire reçoit une infusion de sang nouveau dans ses possessions d'outre-mer; et cette infusion de sang nouveau, cet esprit de développement et de progrès, chez ces jeunes nations vont vivifier le cœur de la mère patrie et rajeunir la race. On peut penser sans exagération que l'empire, d'accord avec ses parties constituantes, pourrait un jour posséder au Canada, sur la côte du Pacifique et sur le littoral de l'Atlantique d'immenses chantiers maritimes où l'on construirait non seulement des vaisseaux exclusivement canadiens, mais une partie des vaisseaux composant la flotte de la Grande-Bretagne elle-même. En Australie, on a posé les fondations de ce système. L'Australie est résolument entrée dans cette voie: son programme demande, dans un délai de sept ans, l'exécution d'une dépense de $1,000,000 pour des torpilleurs submersibles et sous-marins, destinés à la défense du littoral et ce programme nécessitera une dépense annuelle de $2,000,000 subséquemment, afin d'assurer l'uniformité de la marche dans cette voie du progrès. Après avoir mis à l'essai la méthode de participation financière aux dépenses, l'Australie a adopté ce nouveau système, avec une entente parfaite avec la mère patrie; la défense du littoral en temps de paix, ainsi que le corps auxiliaire de flotte en temps de guerre, s'effectuant entre l'Australie et la Grande-Bretagne avec cet esprit de coopération et de bonne volonté qu'engendre la confiance mutuelle et qui est une source de force et de sécurité.

Pouvons-nous reposer confiance en la mère patrie ? Elle nous a suffisamment prêté main-forte par le passé et nous a amplement prouvé sa bonne volonté. Nourrissons-nous quelque appréhension au sujet de notre autonomie? Chaque démarche de la Grande-Bretagne a tendu jusqu'ici à faire retomber sur nos propres épaules la responsabilité, plutôt qu'à s'en charger elle-même. Que nous a-t-elle refusé? Si elle a fait erreur, par le passé, c'est plutôt en exprimant cette opinion aujourd'hui complètement démodée, que les colonies devaient veiller à leur propre défense; aujourd'hui personne ne saurait indiquer un système ou une dé-

claration émise en Grande-Bretagne comportant le soupçon même d'une menace tendant à nous faire croire qu'elle cherche à priver de leur autonomie une des grandes confédérations d'outre-mer.

Une objection formulée contre ce système repose sur les fortes dépenses qu'il entraîne. Je doute fort que ce système entraîne plus de dépenses. Je le répète, il faudra que nos premiers vaisseaux soient construits, équipés et montés en Grande-Bretagne. Cela n'entraîne donc pas de plus fortes dépenses. On prétend que ce système n'aura pas de valeur. En quel sens manquerait-il de valeur? Comme dernière ligne de défense, il manquerait sans doute de valeur. Si toute la flotte de l'empire était détruite, les torpilleurs et les défenses du littoral établies par les colonies seraient vouées à l'impuissance contre les flottes combinées des conquérants. Mais pareil désastre ne saurait se produire et voici pourquoi: on prendra les mesures voulues pour parer à pareille calamité, et ces mesures de prévoyance seront concertées entre les parties constituantes de l'empire, se confiant mutuellement l'une à l'autre, dans la conviction qu'au moment critique, à l'heure du danger, les sages conseils prévaudront et on suivra la meilleure ligne de conduite possible. On prétend qu'il y aura, en outre, des difficultés d'ordre physique et mécanique à surmonter. J'en ai signalé quelques-unes. Elles ne sont pas insurmontables. Le temps et l'emploi judicieux de nos ressources feront disparaître ces embarras et nous placeront à cet égard dans la situation qu'il a fallu créer au pays dans tous les autres genres d'industrie.

Nous devons commencer par le commencement et nous élever graduellement jusqu'à ce que nous ayons pu acquérir l'habileté, l'outillage, le mécanisme et le pouvoir de faire nous-mêmes ce que tout d'abord il paraissait pratiquement impossible que nous fassions. Je ne sais pas quelle forme prendra le projet, après qu'il aura été étudié avec tout le soin nécessaire, mais quelle que soit la forme qu'on choisisse, une chose est certaine, c'est qu'on doit agir et agir maintenant. Les circonstances qui nous entourent, notre vaillance, nos sentiments de reconnaissance et de justice, tout demande que quelque chose soit fait, quelque chose de proportionné à notre situation, et quelque chose d'immédiat. A quoi sert de reculer d'année en année? Sommes-nous les dignes gardiens de cet héritage si nous permettons qu'il reste un moment de plus sans qu'on en prenne soin et qu'on adopte des mesures pour sa défense? Faisons-nous notre devoir comme des hommes courageux si nous ne mettons pas la main à la pioche en vue de partager le fardeau de la défense de l'héritage qui nous appartient?

Qu'avons-nous reçu en effet de l'Angleterre? Notre héritage, nous sommes fiers de le dire et nous nous en glorifions, a été conquis et défendu contre tous les agresseurs par l'Angleterre. Retournez de quelques siècles en arrière; étudiez les guerres entre les nations européennes, les combats avec les Indiens, les premiers possesseurs de ce continent, reportez-vous aux luttes de 1776 et de 1812 avec la république américaine; pressez votre crayon et calculez, si vous le pouvez, les immenses ressources que l'Angleterre a employées pendant cette longue série d'années pour que cet héritage puisse passer en toute liberté à ceux qui le possèdent aujourd'hui—et le merveilleux de tout cela, ce qui émeut nos cœurs et fait naître en retour notre gratitude, c'est que, après avoir fait cette dépense d'argent et avoir versé tout ce sang, l'Angleterre ait cédé cet héritage au peuple canadien, libre de toute charge—sans hypothèque d'aucune sorte, sans solde à payer, le contribuable anglais si patient a tout repoussé et l'a donné à la colonie qu'il aimait et au peuple pour qui il l'avait conquis. L'Angleterre a ensuite veillé sur notre sécurité avec sa flotte et son armée. Nos côtes orientales sont ouvertes, nos côtes occidentales ne sont pas défendues, les routes sur l'océan sont aussi sûres que les rues d'une ville. Comment cela se peut-il? Parce que la flotte anglaise nous protège et parce que nous jouissons du prestige britannique.

Pour tout cela, l'Angleterre n'a pas réclamé dix sous de tribut à ce pays, elle ne nous a imposé aucune contribution. Nos frontières ont été protégées. Quand se produisirent les incursions des Fenians, en 1866 et en 1870, quelle fut la puissance qui accourut sur notre frontière? Les soldats réguliers s'unirent à nos volontaires pour défendre le Canada. Le gouvernement anglais a payé toutes les dépenses et après il a encore payé les dommages occasionnés par les envahisseurs. Quand éclata la rébellion de la rivière Rouge et quand on craignait pour notre héritage de l'Ouest, ce fut Wolsley qui avec les troupes régulières anglaises se joignit à nos volontaires et s'achemina par cette route longue et fatigante jusque dans cette région éloignée et protégea notre nationalité naissante. L'Angleterre paya tous les comptes et ne nous en présenta aucun à régler. Durant la rébellion de Riel, nos volontaires et nos ressources suffirent pour étouffer la révolte; mais en dehors de l'arène se tenait la puissante et forte Angleterre, prête à intervenir si quelqu'un avait pris fait et cause contre notre nationalité et notre intégrité.

Nos droits de pêche et de navigation, dans l'Atlantique et le Pacifique, ont été maintenus. Quand on menaça de confiscation les navires anglais et canadiens qui se trouveraient dans les limites assignées

pour les pêcheries de phoques et d'emprisonnement de nos pêcheurs, ce fut la puissance de l'Angleterre qui intervint et épargna les arrestations et les indignités dont on voulait accabler les Canadiens. Quand, cette année-là, parut le message de Cleveland, ce furent le prestige et la puissance de l'Angleterre qui en atténuèrent l'irritation et qui nous permirent de reposer en paix, parce que nous avions derrière nous cette puissance et ce prestige. Et c'est ainsi que nos libertés ont été maintenues. Qu'avons-nous demandé qui ne nous ait pas été accordé? On nous a accordé volontiers beaucoup de choses que nous n'avions pas demandées.

Ceux qui avaient été rivaux pendant de longues années de guerre, quand la guerre fut terminée, devinrent égaux dans la paix; leur langue, leur croyance, leurs droits et leurs privilèges leur furent garantis. Depuis lors jusqu'à ce jour, nous avons vécu dans une harmonie plus ou moins complète; nous sommes des citoyens canadiens, animés d'un même amour pour notre commune patrie, d'un même désir de la développer et d'en faire, si nous le pouvons, la plus grande du monde.

Notre commerce a été protégé. Partout où aborde un navire canadien, partout où se rend un commerçant canadien il trouve dans chaque ville, dans chaque port, la protection omniprésente de la flotte et il y trouve un représentant du meilleur service consulaire et diplomatique qui soit au monde. Tout cela coûte de l'argent et tout ce mécanisme a été établi par l'Angleterre. La dépense de toutes les missions diplomatiques et de toutes les agences consulaires sont payées par le gouvernement anglais. Quand nous nous rendons à Madrid ou à Paris pour négocier un traité, ou à Tokio pour régler quelques difficultés, que trouvons-nous ? Le prestige et la bonne volonté de l'Angleterre, l'ambassade et le service diplomatique, tout cela à la disposition complète et pour le plus grand bénéfice du Canada, sans qu'il nous en coûte absolument rien. Nous avons accepté tous ces avantages, nous avons compté sur eux, nous en avons profité et la chose unique que nous ayons donnée en retour, c'est quelque critique facile et une recommandation plus ou moins maigre, mais rien de comparable aux grands services qui nous ont été rendus.

Si nous avions dû compter sur nous-mêmes, quelles craintes et quelles frayeurs épouvantables n'aurions-nous pas éprouvées? Quels périls aurions-nous couru sur terre et sur mer? Quelles dépenses énormes n'aurions-nous pas eu à supporter avec une assurance nationale insuffisante? Quels désastres probables s'étendant même à la destruction de nos foyers, de nos familles et même de notre existence nationale distinctive? Qu'un siècle, durant, nos cultivateurs aient labouré leurs champs en paix inaltérable, qu'en paix nos pêcheurs aient tiré de la mer leur subsistence, que le marchand ait échangé ses articles, que les ports du commerce extérieur n'aient jamais été fermés, et que les barrières de l'océan aient toujours été franchies sans inquiétude, tous ces avantages sont dus au fait que nous avons été assurés en toute sécurité par la plus grande compagnie de protection des siècles passés, la société John Bull et compagnie qui ne nous a rien demandé comme primes annuelles, qui nous a accordé une police indiscutable, une sécurité incontestable, autant qu'on peut en trouver dans notre monde si changeant.

L'Angleterre a été aussi notre banquier. Combien de nos voies de communication ont été construites en tout ou en partie, combien de nos chemins de fer et de nos canaux, combien même de nos édifices publics ont été bâtis avec ses capitaux? Son argent a été l'élément vital de nos municipalités, et très souvent de nos grandes compagnies et de nos grandes entreprises industrielles. A quelle nation parmi un si grand nombre aurions-nous pu nous adresser avec cette certitude, avec cette assurance de rencontrer de la bonne volonté et des ressources toujours prêtes?

Si nous devions nous réveiller demain et apprendre que la flotte anglaise a été balayée de la surface de l'océan, qu'un irrémédiable désastre a fondu sur elle, quel sentiment de danger, quelle impression d'abandon absolu et complet, quelle perte de puissance s'empareraient de ce pays? En peut-on douter un seul instant? Je ne crois pas que cela se produira jamais, car, comme je l'ai dit déjà, j'ai une foi profonde en la grandeur et en la coopération des différentes parties qui composent l'empire britannique et qui prendront des moyens convenables pour qu'un tel désastre ne puisse pas entrer dans la catégorie des choses possibles. Mais si ce malheur devait arriver, pouvons-nous concevoir ce qu'il en résulterait pour nous?

Eh bien! il se peut qu'en somme quelqu'un gronde et s'irrite contre ce long discours, en disant: Bon, laissez l'Angleterre se débrouiller toute seule, elle en est capable. Oui c'est vrai. Mais supposez que ses batailles soient les nôtres, comment les envisagerons-nous? Ses batailles ont été les nôtres, ses batailles de l'avenir seront entreprises pour sa défense et la défense de ceux qui lui appartiennent comme faisant partie des dominions d'au delà des mers. Je ne puis concevoir l'Angleterre entreprenant une guerre aggressive. Aujourd'hui elle n'est pas aggresseur, elle ne l'a pas été depuis un demi-siècle. Ses guerres sont nos guerres, ses batailles sont nos batailles.

Quelqu'un pourrait dire : Si quelqu'un envahit notre pays, nous demanderons à la flotte anglaise d'accourir et de faire face à nos ennemis, loin de nos côtes. Ce serait une bataille livrée pour notre défense. Mais supposons que la bataille ait lieu loin des côtes de l'ennemi qui nous menace; supposons, ce qui est préférable encore, que la bataille ait lieu à la sortie des ports de l'ennemi quand les navires s'avancent avec toute leur force et leur puissance? N'est-ce pas malgré tout notre bataille comme si elle se produisait en vu de os côtes? Je crois que la meilleure place pour combattre, en vue de la défense du Canada ou de l'Australie, c'est de livrer bataille au pied de la forteresse et au milieu des chemins de lennemi. C'est la première ligne de défense, la meilleure et la plus solide. Vous ne devez pas croire que nos batailles ne sont pas livrées, parce que nous ne sommes pas à portée du canon ou en vue des flottes qui sont aux prises.

Tout ce que je viens de dire se rapporte d'une façon particulière à ma proposition. Permettez que je dise deux choses; d'abord que ma proposition s'explique d'elle-même. Mes idées ou mes pensées, sont les pensées simples d'un homme qui n'a pas les connaissances d'un expert, mais qui lit, qui observe et qui se forme une opinion. Elles valent ce qu'elles valent et rien de plus. Elles ne luttent pas contre l'esprit et le principe de la proposition. Elles sont le résultat, pour ce qu'elles valent, de ma propre pensée et de mes idées particulières sur le sujet qui est en discussion. Ne laissez pas une opposition qui pourrait s'élever contre des détails particuliers, se former contre la résolution qui est conçue dans un esprit large et laissez toute liberté de discussion pour les détails les plus simples et les plus particuliers.

Jusqu'à maintenant je me suis occupé de ce que je regarde comme la politique fixe et normale qui devrait être adoptée par le Canada pour défendre ses côtes et ses ports par une ligne de torpilleurs qui pourraient être des unités dangereuses à l'attaque des croiseurs errants ou qui s'avancent en envahisseurs et qui pourraient soutenir le premier choc pour donner le temps aux secours d'arriver si la force envahissante était dangereuse. Mais quand nous serons fixée sur cette politique—et j'espère que ce sera bientôt—il se présente encore le point important suivant : malgré cette politique établie, malgré les conditions normales des événements dans le monde, au milieu des nations, il peut se produire des événements, des circonstances particulières qui sont imprévues et qui se transforment rapidement en crise redoutable et en grand danger. C'est en dehors de la politique régulière et normale qui se règle d'année en année, d'après un plan fixe et déterminé. Chacune de ces circonstances imprévues doivent être réglées à mesure qu'elles se produisent et suivant leur gravité.

Depuis que ma résolution a été présentée à la Chambre, des événements se sont produits. Je ne suis pas assez sûr de mes informations pour dire que tout se borne à une panique nocturne et qu'il n'y a pas de crainte à avoir. Quand des hommes importants, quand des hommes d'Etat influents d'Angleterre et du monde entier, sans tenir compte des nuances politiques, font connaître leurs pensées profondes et disent que le péril est aux portes, je dis que c'est une circonstance critique et qu'on doit l'examiner avec une méthode qui sort des voies normales.

Quand, en 1899, Kruger tenta de jeter les Anglais à la mer, et d'arracher à la puissance britannique les grands avant-postes de l'Afrique du sud, c'était là une grave conjoncture. Le peuple canadien en fut frappé, et il se produisit un regain du sentiment de fidélité et d'attachement envers le Canada d'abord, car, en s'attaquant à cet avant-poste de l'empire on s'attaquait au Canada même, et en second lieu envers la Grande-Bretagne, qui, des siècles durant, avait fait des sacrifices pour le Canada. Il en est résulté une intervention immédiate qui s'est traduite par des actes héroïques sur les plaines de l'Afrique du sud, campagne qui a tourné à la gloire de tous ceux qui y ont pris part, à l'honneur du Canada et à l'accroissement du prestige et de la puissance de la mère patrie. Car les nations rivales et menaçantes qui jusque-là avaient été dans l'indécision, se demandant si les colonies resteraient fidèles à la métropole, ont su désormais à quoi s'en tenir, se sont rendu compte que si elles déclaraient injustement la guerre à la Grande-Bretagne, elles auraient contre elles toutes les colonies, toutes les possessions maritimes comprises sous le sceptre britannique. Ne pensez-vous pas que cette circonstance a dû avoir un certain poids, exercer une certaine influence dans les conseils des nations européennes et du monde entier? Je le crois. Aujourd'hui le péril nous barre le chemin; ce n'est pas à moi d'en apprécier l'imminence; mais je ne saurais en faire fi. Les hommes d'Etat les plus avisés de la métropole en sont inquiétés; l'Australie en est frappée au point qu'on prélève des souscriptions publiques et qu'on insiste auprès du Gouvernement pour qu'il adopte un plan d'action plus énergique même que celui déjà adopté, en vue de faire face au péril; la petite colonie de la Nouvelle-Zélande fait don d'un cuirassé du type "Dreadnought", et offre de répéter ce don, et telle est la situation impériale en face de laquelle le Canada se trouve. Que le très honorable premier ministre me permette de le lui dire. Si, après mûre considération, il propose à notre Parlement l'adoption d'une mesure nous permettant de faire pleinement face à ce dan-

ger, que ce soit sous forme d'une donation de "Dreadnought" ou d'une subvention en argent, notre parti l'appuiera, revendiquant ainsi l'honneur du Canada et renforçant la défense de l'empire.

Le très honorable sir WILFRID LAURIER (premier ministre): Aux observations éloquentes et habiles dont l'honorable député de Toronto-nord (l'hon. M. Foster) vient de faire bénéficier la Chambre, personne ne trouvera que fort peu à redire, et pour ma part, je n'y trouve rien à critiquer. Si l'honorable député me le permet, s'il veut l'accepter de ma part, je lui offrirai en toute sincérité un mot de félicitation, pour le calme et la modération qu'il a montrés dans le traitement d'un sujet difficile et très important. Et même, si j'avais quelque critique à faire au sujet du discours qu'il vient de prononcer, et du programme qu'il a esquissé dans une certaine mesure, ce serait que ses indications sont trop vagues, que ses conclusions auraient dû être plus précises. J'avais hâte d'entendre, de la bouche de l'honorable député, les raisons que l'on invoquait à l'appui de la résolution déposée entre vos mains, monsieur l'Orateur, et qui figure au feuilleton depuis deux mois. L'honorable député, j'ose l'espérer, ne se formalisera pas si je lui déclare qu'à mon avis le texte de cette résolution n'est peut-être pas aussi clair que de l'eau de roche. L'honorable député n'a pas précisé aussi nettement que nous l'aurions voulu son programme qu'il voudrait nous voir adopter. La substance de sa proposition se trouve dans les paroles suivantes:

> Le Canada ne devrait pas tarder davantage à assumer sa part de responsabiité et de dépenses incidentes à la protection adéquate de ses grands ports et de son littoral maritimes sans défense.

La seule interprétation que l'on puisse faire de ces paroles, c'est que, de l'avis de l'honorable député (l'hon. M. Foster), le Canada a failli à son devoir en ne pourvoyant pas à sa propre défense. Ce reproche est de nature à surprendre ceux qui savent que le Canada n'a aucune querelle sur les bras, qu'il ne songe pas à arrondir son territoire, qu'il occupe géographiquement une situation isolée, qu'il n'a qu'un voisin, avec lequel il a vécu en paix depuis près de cent ans. Mais maintenant que nous avons eu le plaisir et l'avantage de prêter l'oreille à l'honorable député, nous savons qu'à son avis la Canada n'a pas failli à son devoir envers lui-même, mais a failli à son devoir envers l'Empire. Eh bien, que l'honorable député me permette de lui dire, et je le dis en toute sincérité, espérant que si nous différons dans les détails, nous allons tomber d'accord sur la question principale, si le Canada a failli à son devoir envers l'Empire, nous n'en avons nullement conscience. Monsieur l'Orateur, nous n'admettons pas que ce reproche soit le moindrement fondé.

Nous sommes sujets britanniques; le Canada est une des nations que des liens de famille rattachent à l'empire, et nous nous rendons pleinement compte des droits et des obligations conférés par ce noble titre. Notre décision irrévocable a été, est encore, de remplir tous les devoirs imposés par ce titre de "sujet britannique." Bien plus, non seulement le Canada va-t-il remplir toute obligation qui lui est imposée par ce titre, mais il est prêt à faire, je ne le crains pas de la dire, tous les sacrifices qui pourront être requis en vue de maintenir pleinement le Canada au rang qu'il occupe dans l'empire britannique, et l'empire britannique lui-même au rang qu'il occupe parmi les nations du monde. Mais, monsieur l'Orateur, j'ajouterai—et ce que j'en dis ne vise aucunement le discours auquel nous venons de prêter l'oreille—il ne faut pas que nous nous laissions effarer au point de renoncer au programme sage et mûri que nous nous étions tracé, pour prendre une détermination précipitée, désordonnée, quelque brillant que puisse en être l'effet. Il nous incombe, en qualité d'hommes libres d'envisager la situation avec calme et jugement, de considérer les faits tels qu'ils sont, de nous rendre compte du point où nous sommes, et de décider s'il y a lieu de modifier la ligne de conduite que nous avons suivie depuis nombre d'années, ou s'il y a lieu, au contraire, d'y persister. L'honorable député (M. Foster), déclare, et je suis d'accord avec lui, que cette question doit être abordée, non pas au seul point de vue du Canada, mais au point de vue de l'ensemble de l'empire britannique. J'approuve tout ce que l'honorable député a dit, et dit avec éloquence, au sujet de l'admiration et du dévouement que tout sujet anglais, tout Canadien, doit avoir pour l'empire britannique. Je crois avec l'honorable député que l'événement le plus important enregistré par l'histoire, c'est l'existence de l'empire britannique et dans ses conditions actuelles. Ses origines ne diffèrent peut-être pas beaucoup de celles d'autres empires; mais c'est sa perpétuation, sa permanence qui est extraordinaire. L'empire romain, l'empire d'Alexandre, l'empire de Charlemagne, l'empire de Napoléon, ont tous été créés et maintenus par la force, et dès que la force a fait défaut, ces empires se sont écroulés. L'empire britannique a été créée, moins par la guerre que par les découvertes et la colonisation, et dans toutes les parties du monde, où il a pris pied, que ce fût par la guerre, la colonisation ou les découvertes, il s'est maintenu du libre consentement des peuples qui reconnaissent actuellement la suprématie de la Grande-Bretagne. Aujour-

d'hui l'empire britannique se compose d'une pléiade de jeunes nations, fières de leur allégeance à la couronne anglaise, et fières aussi de leur indépendance. Et, bien qu'elles puissent tendre vers le même but, chacune s'est réservé le droit et le devoir de développer ses propres ressources et d'atteindre son but suivant ses propres visées et par l'emploi de ses propres moyens, qui sont mieux adaptés peut-être aux circonstances particulières de chacune.

Maintenant, on dira peut-être que la défense qui est le devoir de toutes les nations est une question à l'égard de laquelle toutes devraient avoir une aspiration commune. Oui, je le reconnais; mais, d'autre part, les jeunes nations filles de l'Angleterre ont insisté pour que même à l'égard de cette question de la défense, on leur laissât pleinement leur autonomie locale et qu'il fût permis à chacune d'elles d'aborder ce sujet suivant leurs propres lumières. Ne nous dissimulons pas cette circonstance, que la vague qui passe actuellement est faite en partie de colère, d'enthousiasme et de crainte, et qu'elle peut avoir pour objectif de la part de quelques-uns de nous engager à renoncer à notre programme et à contribuer sur-le-champ aux frais du maintien de la marine anglaise. Oui, monsieur l'Orateur, envisageons cette question sous son vrai jour; ne cherchons pas à l'éluder, persuadons-nous bien que ce n'est pas de cette manière que nous avons compris notre devoir dans le passé. Cette question n'est pas neuve; elle nous est familière, elle n'est ni d'aujourd'hui ni d'hier. Je n'irai pas jusqu'à dire qu'elle date de la création, mais elle date du jour de la Confédération, et périodiquement elle revient sur le tapis. Elle a pris la forme d'une proposition précise, lors de la conférence impériale de 1902, pour ceux qui s'y étaient alors réunis de tous les points de l'empire britannique, en vue de débattre la question avec le gouvernement de la métropole. On nous soumit la proposition de faire contribuer toutes les possessions autonomes de l'empire britannique, au maintien de l'armée et de la marine. Les ministres canadiens présents à cette conférence ne regardèrent pas ce projet d'un bon œil. Ils l'accueillirent avec respect, mais ils refusèrent de l'endosser; ils présentèrent leurs vues sous une autre forme énonçant ce qu'ils étaient préparés à faire de la part du Canada. Leurs vues dans cette circonstance furent énoncées dans un document qui a été souvent cité en cette Chambre, mais dont il est opportun que je cite un extrait aujourd'hui. Le voici:

Actuellement, les frais que ferait le Canada pour la défense du pays sont restreints à l'armée de terre; le gouvernement canadien est disposé à faire des frais également en vue de l'organisation d'une marine. Sur le littoral maritime du Canada, il se trouve une nombreuse population admirablement qualifiée pour former des réserves navales, et on espère que sous peu il sera possible d'établir un service qui permettra de donner à cette population l'entraînement voulu et d'utiliser ses services pour la défense du pays en cas de besoin.

En somme, les ministres répètent que, s'il leur est impossible de donner leur assentiment aux mesures proposées, ils se rendent pleinement compte de l'obligation qu'il y a pour le Dominion de faire des déboursés de plus en plus forts en vue de la défense, au fur et à mesure de l'accroissement de la population et de la richesse du pays. Leur désir est que ces déboursés soient faits de manière à libérer le contribuable de la métropole d'une partie du fardeau qu'il supporte actuellement; et ils souhaitent ardemment que leurs plans de défense soient mis à exécution avec la coopération des autorités impériales, et d'après les avis d'officiers impériaux expérimentés, dans la mesure où le permettra la pratique de l'autonomie locale, qui a été un facteur tellement puissant dans la constitution de l'unité impériale.

Or, monsieur l'Orateur, ce document a quelquefois été critiqué, mais on ne l'a jamais sérieusement attaqué autant que je sache. En tout cas, il n'a jamais été attaqué dans cette enceinte, et si j'ai bien compris le sens des observations faites par l'honorable député (M. Foster), il ne trouve pas actuellement à redire à la proposition qui y est contenue.

Bien plus, le programme qui est tracé dans ces lignes a été adopté par quelques-unes des possessions qui n'en avaient pas voulu de prime abord.

Pendant plusieurs années la confédération australienne a contribué $1,000,000 par année au trésor impérial pour les fins de la marine. Cette politique a été abandonnée par le gouvernement australien et M. Deakin, ci-devant premier ministre d'Australie, un des hommes les plus distingués de l'empire britannique, un homme aux vues élevées, a lui-même proposé une résolution conforme à la politique canadienne, si je puis m'exprimer ainsi, visant à la défense de l'Australie.

Aux termes du premier arrangement, l'Australie contribuait £200,000 à la marine anglaise. Avec le nouvel arrangement, il n'y aura plus de contribution, mais on construira et équipera six contre-torpilleurs, neuf sous-marins et deux navires pour le transport du matériel, ce qui, d'après les calculs de l'amirauté, coûtera £1,277,500. En faisant cette proposition, M. Deakin disait:

Tout se résume à une question d'autonomie. Le problème qui se dresse devant nous est de combiner notre faible force navale avec la puissante organisaion de flottes de la mère patrie, de manière à obtenir la plus grande somme d'utilité et d'unité, sans sacrifier notre droit constitutionnel d'administrer nos propres deniers et toute flottille construite et entretenue à nos frais.

Il y a même plus. S'il y a dans tout l'empire un homme qui a consacré ses pensées,

son cœur, son âme au grand problème de la défense de l'empire, un homme qui en a fait l'étude de toute sa vie, je n'hésite pas à dire que cet homme c'est lord Milner. Il était ici, il y a à peine quelques mois; il a discuté cette question à différents endroits et partout il a pris l'attitude que nous prenons en ce moment. A Toronto, où il a discuté la question plus à fond, peut-être, que partout ailleurs, il a dit:

Je n'ai jamais été fort partisan des contributions des états autonomes à l'armée et à la marine du Royaume-Uni. Je suis certain que la forme que cette contribution devrait prendre et prendra définitivement, la forme la plus compatible avec la dignité des états individuellement, et la plus propre à réaliser leur force collective et leur union organique, c'est le développement de leurs défenses respectives, en matériel et en hommes.

Je crois donc avoir raison de dire que notre politique est celle que conseillent tous les penseurs qui se sont occupés de cette question. Je pourrais encore citer l'opinion d'un vétéran parmi les hommes d'état canadiens, sir Charles Tupper, qui, dans un article remarquable que personne, j'en suis sûr, n'a oublié, disait:

L'idée de prélever un fort impôt était nouvelle, fausse et pleine de dangers.

Voilà, monsieur l'Orateur, l'attitude que nous avons prise, et que nous avons gardée, et l'honorable député de Toronto-nord, sans se montrer très enthousiaste, ne la condamne pas non plus. Si j'ai bien compris, il insiste pour que nous fassions quelque chose; mais quant à la forme particulière que doit revêtir notre action, quant à savoir si nous devons verser une certaine somme au trésor impérial ou améliorer notre défense maritime, il ne le dit pas. Pour lui, c'est une question libre; pour nous, elle ne l'est pas et dans les récents événements nous ne voyons aucune raison de nous départir de la règle que nous avons passée en 1902.

On dira peut-être—et mon honorable ami a effleuré le sujet avec modération et impartialité, je dois le dire—que bien que ce fût là notre politique, nous ne l'avons pas mise à exécution. Je repousse cette accusation. Nous avons fait beaucoup pour la défense du pays, bien que nous n'ayons pas fait, peut-être, autant que nous aurions pu faire.

A la conférence de Londres, en 1902, j'ai dit que nous nous chargions de perfectionner nos moyens de défense sur terre et sur mer. Sur terre, nous avons fait plus que notre devoir; nous avons fait une chose dont nous avons lieu d'être fiers. En 1902, nous avons dépensé, en chiffres ronds, deux millions et demi pour notre milice et l'an dernier, plus de six millions et demi. Ainsi en cinq ou six ans, nous avons triplé nos dépenses pour la milice. Qu'avons-nous accompli avec ce surcroit de dépenses? Nous nous sommes chargés des garnisons d'Esquimault et d'Halifax, dégrévant d'autant le trésor impérial. Nous avons organisé une petite armée permanente; nous avons installé des camps d'instruction; nous nous sommes procuré des armes et des munitions et nous avons enseigné les exercices militaires à plus de 50,000 hommes.

Ceux qui, aux fêtes du tricentenaire, à Québec, ont assisté à la revue de 12,000 de troupes par le Prince de Galles, ont ressenti un frisson d'orgueil en voyant ces militaires ayant toute l'apparence de vétérans et s'attirant les félicitations de ce vétéran de nombreux champs de bataille, lord Roberts.

Sous le rapport de la défense du pays sur mer, j'admets que nous sommes en arrière de notre temps. Engagés comme nous le sommes dans de grandes entreprises pacifiques, nous avons retardé et ajourné le développement de notre flotte. Mais je dis comme mon honorable ami que nous devons accomplir aussi cette tâche, et l'accomplir sans retard. Mais comment l'accomplirons-nous? Nous l'accomplirons nous-mêmes; nous ferons pour notre marine ce que nous avons fait pour notre milice.

Nous devons commencer par constituer le noyau d'une marine. Mais j'appelle ici l'attention de mon honorable ami sur un point, et je suis certain qu'il sera de mon avis. Sait-il où il faut commencer à finir, en matière navale ? De nos jours la construction navale se modifie presque d'année en année. N'est-il pas vrai que les armements de demain peuvent être perfectionnés au point de rendre inutiles les armements d'aujourd'hui ?

Lorsque nous étions à Loudres, en 1902, nous songions à coustruire des navires écoles ; on y attachait une grande importance. A la conférence de 1907, il n'était plus du tout question des navires écoles; la grande question du jour, c'était la défense de nos ports. Lord Tweedmouth, de l'amirauté, parlant sur ce que devaient faire les colonies autonomes, négligea complètement les navires écoles et insista pour que nous prissions immédiatement les moyens de mettre nos ports en état de défense. Voici ce langage qu'il a tenu en cette circonstance :

Je crois qu'en Australie, particulièrement, et dans l'Afrique du Sud, on désire établir un service naval propre à ces colonies. On me permettra de faire observer que si les colonies pouvaient fournir les navires secondaires qui sont le complément nécessaire d'une grande flotte de cuirassés modernes, ce serait d'un grand secours pour la flotte en général.

On ne peut pas faire traverser l'océan à de petits navires comme les torpilleurs et les sous-marins, et si les cuirassés en arrivant en Australie, dans l'Afrique du Sud, au Canada, trouvaient à leur dispositions des équipages bien dressés dans de bons navires de

cette catégorie, ce serait un énorme avantage. Ce serait un avantage énorme d'avoir sous la main des équipes bien disciplinés, prêts à se joindre aux manœuvres de la flotte.

Un autre avantage qui se prévoit pour ces flottilles, c'est qu'elles seraient très utiles pour la dépense des côtes; grâce à elles les colonies seraient à l'abri d'une attaque soudaine par une escadre qui croiserait dans ces parages.

Ce que je tiens surtout à faire ressortir, c'est que le sous-marin est probablement l'arme la plus nécessaire et la plus efficace. C'est une arme avec laquelle on peut repousser les attaques de jour d'une flotte ennemie, et les attaques de nuit de navires isolés. Mes conseillers de l'Amirauté m'assurent que c'est une arme très importante, qui a déjà atteint un haut degré de perfection et sur laquelle on peut se reposer avec confiance.

Dans une autre partie de son discours, lord Tweedmouth, disait :

J'aimerais à ajouter un simple mot sur la nécessité de ravitaillement dans les colonies. L'énorme développement des navires de guerre modernes entraîne de lourdes conséquences. Pour recevoir ces énormes navires il faut des bassins de très grandes dimensions. Sous ce rapport, je considère que nous sommes en assez bonne situation. A l'heure présente, tant en Angleterre que dans les colonies, nous avons treize bassins de radoub, capables de recevoir le plus gros navire de notre flotte, le "Dreadnouth". Je crois que d'ici à deux ans, nous en aurons quatre autres, ce qui ferait dix-sept, en tout. Il serait fort à souhaiter que dans toutes les parties du monde nous eussions de ces grands bassins de radoub, capables de recevoir les plus gros navires, au cas où ils subiraient des avaries ou seraient endommagés dans un combat.

Cela se passait, il y a à peine deux ans, et le lord chef de l'amirauté acceptait, dans son sens le plus absolu, la politique du Gouvernement canadien de construire et entretenir nous-mêmes notre marine, et non de verser un contribution au trésor impérial.

Il était entièrement d'avis que le Canada devait construire des sous-marins, des torpilleurs et des remorquers. Il y a deux ans de cela, et si aujourd'hui, il fallait prêter l'oreille à une certaine presse et se laisser entraîner par une vague qui passe, il faudrait envoyer un "Dreadnought" en Angleterre.

Mais, à mon sens, tous ces efforts spasmodiques n'assureraient pas la défense de l'empire. Alors comment y arriver? En faisant pour notre marine ce que nous avons fait pour notre milice. Nous devons nous concerter avec les autorités navales de la Grande-Bretagne, comme mon honorable ami le ministre de la Milice (sir Frederick Borden) s'est concerté avec le conseil de la défense à Londres; après avoir arrêté un plan, nous devrons le mettre à exécution au Canada, avec notre argent, et avec nos propres ressources. Telle est la politique du Gouvernement.

Mon honorable ami a terminé en disant que si l'on décidait d'offrir un "Dreadnought" à l'Angleterre, l'opposition approuverait la proposition. Ceci nous amène à aborder une question qui est dans l'air, à l'heure présente et dont aucun sujet britannique ne peut se désintéresser.

Depuis plus de 100 ans, la suprématie navale de la Grande-Bretagne est incontestée—bien plus, la suprématie de l'Angleterre sur mer a été tellement absolue, que personne ne supposait qu'elle pouvait lui être député. Mais de nos jours, les événements se produisent avec une grande rapidité. Nous avons appris dernièrement que la plus puissante nation du monde sur terre se propose d'égaler la puissance de la Grande-Bretagne sur mer. Nous avons probablement lieu de croire, comme on vient de nous l'apprendre, que l'Allemagne construit plus de navires que l'Angleterre et les construit plus rapidement.

Il y a une conclusion à tirer de ces renseignements et c'est que l'Allemagne se prépare à faire un jour sur mer à l'Angleterre ce qu'elle a fait à la France sur terre.

Tout le monde sait aujourd'hui que pendant des années la Prusse se préparait dans l'ombre à lutter contre la France, qui, jusqu'alors, avait été la plus puissante nation militaire du monde; la Prusse attendait une occasion, et quand l'occasion se présenta, elle frappa le coup fatal.

S'il est vrai que l'Allemagne s'organise pour porter la lutte sur mer, aucun sujet britannique ne peut rester indifférent aux conséquences qui en peuvent découler. Pour ma part je ne crois pas à l'imminence du danger. La nation allemande est une grande nation; depuis 60 ans elle a fait plus de progrès dans les arts de la paix et de la guerre que toute autre nation; elle a augmenté sa population de 40,000,000 à 62,000,000; elle a fait prendre à ses industries et à son commerce une merveilleuse extension; elle a augmenté sa richesse d'une manière prodigieuse.

Mais quant à mettre la marine allemande sur le même pied que la marine anglaise, quant à obtenir en quelques années des résultats qui sont l'œuvre de plusieurs siècles, c'est une tâche au-dessus des forces de l'Allemagne même, si grandes que soient ses facultés et ses ressources.

Quoi qu'il en soit, nous savons que la Grande-Bretagne ne s'alarme pas outre mesure; les grands organes de l'opinion publique anglaise nous donnent l'assurance que l'Angleterre est en mesure de tenir tête à l'Allemagne sans l'aide des colonies.

Nous savons que le gouvernement anglais n'a pas jugé à propos, pour l'instant du moins, d'accepter l'offre généreuse que la Nouvelle-Zélande lui a faite d'un "Dreadnought". Il est encore un autre point qu'il importe de ne pas perdre de vue.

Je le demande à tous ceux qui ont étudié l'histoire: n'est-il pas vrai que si l'Angle-

terre est, entre toutes les nations de l'univers, celle qui s'est adonnée au commerce plutôt qu'à la guerre, elle est aussi, règle générale, sortie victorieuse des guerres où elle s'est trouvée engagée? Cela, elle le doit tout d'abord au courage, à l'endurance et à la valeur de ses marins et de ses soldats, mais elle le doit aussi en grande partie à ce que tandis que d'autres nations épuisaient inutilement leurs forces à la guerre, elle pratiquait les arts de la paix et amassait des richesses; et c'est ainsi qu'elle a pu faire une ample moisson de trésors, tandis que ce facteur essentiel du succès faisait défaut à d'autres nations.

Si je ne crois pas à l'immience du danger, je n'hésite pourtant pas à dire qu'il serait téméraire de s'endormir dans la plus complète sécurité. Vigilance! éternelle vigilance! tel devrait être aujourd'hui le mot d'ordre non seulement en Angleterre, mais aussi au Canada et dans toues les autres parties de l'empire britannique. Je l'ai déjà déclaré en plus d'une occasion, je regretterais que le Canada fût entraîné dans le tourbillon du militarisme qui prévaut en Europe, où la situation tient de la démence. L'Europe est un véritable camp militaire; toutes les nations s'y trouvent en un état de paix armée presque aussi intolérable que la guerre elle-même. L'Angleterre est la seule nation qui ait gardé son sang-froid, qui ait résisté au militarisme dans toute la mesure dont elle était capable, qui ait refusé d'adopter la conscription et de sacrifier ses enfants sur l'autel du dieu insatiable de la guerre.

Je me plais à espérer que jamais le jour luira où nous devrons intervenir dans les conflits de l'Europe; mais je n'hésite aucunement à affirmer que la suprématie de l'empire britannique est chose absolument essentielle pour la civilisation universelle aussi bien que pour le maintien de cet empire même. Je n'hésite pas à affirmer qu'il faut maintenir l'empire britannique en état de suprématie incontestable qu'il occupe sur les mers depuis un siècle. Je n'hésite pas à affirmer non plus que si l'on venait à disputer un jour à l'Angleterre la suprématie sur les mers, le devoir incomberait à toutes les colonies d'entourer la mère patrie et de constiuer autour d'elle un rempart contre lequel toute attaque serait vaine. Ce jour, je me plais à l'espérer, ne luira jamais, mais s'il venait à luire, je me croirais tenu de consacrer ce qui me resterait de vie et d'énergie à parcourir le pays pour faire entrer dans l'esprit de mes concitoyens, et surtout de mes compatriotes de la province de Qubec, la conviction que le salut de l'Angleterre est le salut de notre propre nation, que c'est dans le salut de l'Angleterre que réside la garantie de notre liberté civile et religieuse, de tout ce que nous avons de plus précieux au monde.

Sir W. LAURIER.

Tels sont les sentiments qui animent le Gouvernement à l'heure actuelle. Comme je le faisais observer tantôt à mon honorable ami (M. Foster), le projet de résolution qu'il a déposé ne me paraît pas suffisamment explicite ; c'est pourquoi je me permettrai d'y substituer le texte suivant qui, je l'espère, lui sera agréable:

La Chambre se rend pleinement compte du devoir qui incombe à la nation canadienne, à mesure de l'accroissement de sa population et de ses richesses, d'assumer dans une plus large mesure les responsabilités de la défense nationale.

La Chambre réaffirme l'opinion maintes fois exprimées par les représentants du Canada que, étant données les relations constitutionnelles existant entre la mère patrie et les colonies autonomes, le versement au trésor impérial d'une contribution déterminée pour des fins navales et militaires ne constituerait pas, en ce qui concerne le Canada, une solution satisfaisante du problème de la défense.

La Chambre a noté avec satisfaction le soulagement que le peuple canadien a apporté aux contribuables du Royaume-Uni en se chargeant du fardeau de grandes dépenses militaires qui pesaient autrefois sur le trésor impérial.

La Chambre approuvera cordialement toute dépense nécessaire destinée à favoriser l'organisation d'un service naval canadien en coopération et relation intimes avec la marine impériale, dans le sens indiqué par l'Amirauté lors de la dernière conférence impériale, et en complet accord avec l'aide que la suprématie navale de la Grande-Bretagne est essentielle à la protection effective du commerce, au salut de l'empire et au maintien de la paix universelle.

La Chambre est fermement convaincue que chaque fois que le besoin s'en fera sentir, le peuple canadien se montrera prêt et disposé à faire tous les sacrifices nécessaires pour prêter aux autorités impériales son concours le plus loyal et le plus cordial en toute mesure tendant au maintien de l'intégrité et de l'honneur de l'empire.

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

Reprise de la séance.

M. R. L. BORDEN (Halifax): Monsieur l'Orateur, c'est avec le plus vif plaisir, j'en suis sûr, que la Chambre a écouté le très éloquent discours du premier ministre, et je suis bien aise que ce dernier approuve entièrement les observations de l'honorable député de Toronto-nord (M. Foster), sauf en certains détails sans importance. J'ai observé avec plaisir qu'il n'a rien trouvé à redire au projet de résolution déposé par mon honorable collègue, si ce n'est qu'il n'est pas suffisamment explicite. Ceci m'avait donné à penser que le contre-projet du premier ministre serait plus clair, mais je dois dire

que je le trouve moins précis que la proposition formulée par mon honorable ami.

Le très honorable premier ministre nous a parlé des relations du Canada avec l'empire: pour ma part, j'entends comme lui, comme tous mes collègues de la Chambre, que nous restions maîtres de diriger absolument à notre gré les affaires de notre pays, privilège dont nous jouissons depuis des années. Sur ce point, je ne crois pas que les deux partis politiques du Canada diffèrent. Il conviendrait peut-être de considérer un instant que la Grande-Bretagne, en laissant le Canada et les autres grandes colonies de l'empire absolument libres de gérer leurs affaires à leur guise, en leur conférant l'autonomie la plus complète, a pris là le moyen de resserrer, à un degré où elle n'aurait pas atteint autrement, les liens qui les rattachent à l'empire en général. En outre, je crois que les liens qui unissent aujourd'hui le Canada à l'empire sont plus solides, plus sûrs et plus durables qu'ils ne furent jamais.

Il n'est pas hors de propos de se reporter un instant à la curieuse évolution qui a déterminé cet état de choses et de rappeler à la Chambre que cet état de choses doit être attribué aux mêmes causes qui, en Angleterre comme au Canada, ont déterminé l'évolution du régime parlementaire. Il provient de ce qu'en Angleterre la constitution est aujourd'hui en grande partie représentée par la loi non écrite, et que c'est cette même loi non écrite qui régit, dans une large mesure, les relations des grandes colonies avec l'empire. Certes, je ne perds pas de vue la constitution écrite, mais je n'oublie pas non plus qu'il existe tant au Canada qu'en Angleterre beaucoup de lois non écrites, de ces lois qu'un savant écrivain français, M. E. Boutmy, dans son ouvrage sur les constitutions de la Grande-Bretagne, des Etats-Unis et de la France, appelle le droit coutumier; et je dis que ces lois ont contribué beaucoup plus que toute autre chose que je sache à l'évolution du gouvernement parlementaire en Grande-Bretagne et au Canada. Il me semble qu'à l'heure actuelle les relations entre l'Angleterre et ses colonies sont, comme elles l'ont été depuis un demi-siècle, assujéties à la même influence de la loi non écrite et de la coutume; et il importe d'autant plus que nous sachions aujourd'hui où nous tendons, dans quelle voie nous nous engageons, que nous nous rendions nettement compte de ce qui résultera pour le Canada et l'empire en général de l'attitude que nous projetons de prendre en cette matière.

La constitution du Canada est une loi écrite, mais c'est une loi émanée du parlement impérial. Je sais aussi qu'en Angleterre le Roi en vertu d'une loi formelle, possède le droit absolu d'opposer son veto à toute loi rendue dans les limites du Royaume-Uni mais que ce que M. Lowell, le nouveau président d'Harvard, appelle la superposition de la coutume à la loi, et que M. Anson, autre autorité en matière de droit constitutionnel, le supplantement de la loi par la coutume, interdit aujourd'hui au parlement anglais, bien que la loi l'y autorise, de modifier l'Acte de l'Amérique britannique du Nord, sans l'assentiment du peuple canadien. Nous jouissons donc des pouvoirs les plus étendus en matière d'autonomie, pouvoirs qui nous sont garantis non par la loi écrite, mais par le droit coutumier qui a si largement contribué par le passé, à façonner les institutions britanniques et à régler les relations des grandes colonies avec l'empire.

J'aborde maintenant la question qui nous touche de si près. On a dit, et chacun s'est habitué à le répéter—le premier ministre lui-même en tirait vanité il y a huit ou dix ans—que le Canada est devenu une nation: or, c'est avec orgueil que nous saluons l'entrée du Canada au rang des grandes nations qui constituent le plus vaste empire qui soit sous la voûte des cieux. Mais n'oublions pas que le statut national implique des responsabilités nationales. Inutile de dire du Canada qu'il est une nation, si nous devons chercher à nous soustraire aux responsabilités qui nous incombent en tant que nation. Quelles sont donc ces responsabilités? Chez toutes les nations civilisées de l'univers, on s'accorde à reconnaître que ce sont la défense du territoire et la protection du commerce. Il m'a semblé, monsieur l'Orateur, que mon très honorable ami ne diffère en aucune façon de l'énonciation de ce principe que mon honorable collègue de Toronto-nord a posé cet après-midi en un langage si éloquent.

Je reconnais aussi que la population canadienne, ainsi que le premier ministre l'a fait observer à bon droit, a beaucoup fait pour mettre le pays en état de défense et quelle a fait beaucoup plus à cet égard pendant les dernières années qu'à aucune époque antérieure. De fait, si nous examinons les dépenses faites en vue de défendre, sur terre et sur eau, tout l'empire et ses grandes possessions, nous constatons qu'en 1905-1906, la Grande-Bretagne et ses colonies ont payé les sommes suivantes par tête:

	£	s.	d.	f.
Royaume-Uni	1	9	3	..
Canada	..	4	6	1
Terre-Neuve	..	..	3	1
Australie	..	5	..	2
Nouvelle-Zélande	..	5	2	1
Cap de Bonne-Espérance	..	5	1	..
Natal	..	2	11	2
Transvaal	2	..	..	1

Ainsi, lorsqu'on examine le montant dépensé pour l'armée et la marine par les habitants du Royaume-Uni, on s'aperçoit que le Canada est au niveau de toutes les

grandes possessions autonomes de l'empire.

Cependant, je me permettrai de dire qu'à cet égard nous semblons avoir fait un mauvais emploi des fonds que nous avons dépensés. Quel est l'objet de notre budget militaire? Je sais que le ministre de la Milice (sir Frederick Borden) a déclaré dans ces murs que le chiffre n'en est pas plus élevé qu'il n'est nécessaire pour prêter main-forte aux autorités civiles. Je puis difficilement croire qu'il faudrait dépenser à cette fin $6,000,000 par année; et bien que je ne sois pas prêt à fixer, dans le moment, la somme que la population canadienne devrait consacrer à la défense du pays, je n'hésite pas à déclarer qu'il faudrait attribuer à la marine plutôt qu'à l'armée une partie importante—plus de la moitié, selon moi—de la somme que nous prenons à cette fin sur notre revenu.

Je désire faire connaître à la Chambre et au public quelques-unes des considérations qui m'engagent à tirer cette conclusion. Où se trouve de nos jours le principal marché des habitants du Canada? Nous savons qu'il est situé au-delà de l'Atlantique et nous n'ignorons pas qu'à l'avenir notre principal débouché se trouvera sur l'autre bord de l'océan Pacifique. Aujourd'hui le grand marché du Canada n'est pas, que je sache, un marché que nous pouvons conserver en dépensant une somme considérable pour l'armée, mais c'est un marché que nous pouvons nous assurer en grande partie en dépensant autant ou un peu plus pour la marine. Souffrez que je le démontre à vous, monsieur l'Orateur, et à la députation au moyen d'un exemple. Les exportations totales du Canada pendant le dernier exercice au sujet duquel nous possédons des données statistiques ont été:

Céréales	$62,548,153
Bétail sur pied	10,897,232
Viandes	11,494,665
Produits laitiers	22,995,860
Total	$107,935,910

Vous constaterez que les exportations par eau atteignent le chiffre de $104,740,000 et que les exportations par terre ne représentent que $2,998,000. Par conséquent, je vous soumets, monsieur l'Orateur, et je soumets aux membres de la Chambre que, en ce qui a trait à notre commerce, que les dépenses faites pour la défense de nos ports de mer de nos côtes et de nos eaux territoriales sont immensément plus avantageuses et plus importantes que les sommes que nous déboursons d'année en année pour l'entretien des forces militaires de ce pays. Contre qui ces dernières nous protégeraient-elles? Aux termes de la loi, elles ne peuvent sortir du territoire du Canada sans l'autorisation du Parlement.

Loin de moi l'idée d'amoindrir l'importance de faire certaines dépenses pour des fins militaires, et je veux bien reconnaître les immenses progrès que notre pays a faits dans cette direction sous plusieurs rapports. Je sais que mon honorable ami, le ministre de la Milice a été invité à faire partie du comité de défense de l'empire. Je sais que depuis trois ou quatre semaines on a pris des mesures afin de mettre le grand état-major du Canada au rang de l'état-major impérial d'Angleterre. Je n'entends pas dénigrer ces réformes, mais je désire faire ressortir de mon mieux l'importance pour le Canada de tenter d'établir des forces navales pour défendre nos ports de mer et protéger notre commerce extérieur.

Examinons la question sous un autre aspect. Combien de villes du Canada seraient exposées aux attaques d'un croiseur de deuxième ou de troisième classe, ainsi que le faisait observer le représentant de Toronto-nord? Il n'y a pas moins de quarante ou quarante-cinq villes ou villages renfermant 2,000 habitants ou plus qui seront exposés aux incursions d'un ennemi qui débarquerait sur nos côtes. N'oublions que le danger signalé à la confédération australienne par l'amirauté elle-même était le danger d'une semblable attaque dans les eaux territoriales ou contre les côtes du pays, advenant le cas où, par malheur, l'empire se trouverait engagé dans une grande guerre navale.

Je sais que de nos jours la politique du gouvernement anglais est une politique de concentration, et personne d'entre nous n'ignore que le programme de défense navale que l'Australie vient d'adopter avec l'entière approbation de la mère patrie a pour but de protéger les côtes du pays contre un tel danger.

Je suis entièrement d'accord avec mon très honorable ami, le premier ministre, quant à l'aperçu qu'il nous a donné du programme de la défense navale du Canada. D'abord, je suis fermement convaincu que ce qu'il convient de faire à cet égard, c'est de créer des forces navales canadiennes. J'ai une confiance absolue dans cette mesure. L'autre moyen a été mis à l'essai par l'Australie et la métropole, mais les résultats n'ont pas été satisfaisants à tous les égards. En Grande-Bretagne, on a peut-être trouvé que l'action commune était peu satisfaisante. Celle-ci, en dernière analyse, n'a pas été du goût de la population australienne, parce que la Grande-Bretagne a cru devoir demander à l'Australie d'étendre le champ des opérations de l'escadre jusqu'à la mer de Chine et l'océan Indien. En agrandissant ainsi le champ des opérations, les Australiens comprenaient que la somme qu'ils versaient depuis quelques années ne servirait pas vraiment à procurer à l'Australie toute la protection qu'ils croyaient devoir exiger. Aussi, à l'heure qu'il est l'Australie a pour politique de se procurer des sous-marins et des torpilleurs qui, en cas de guerre, prêteraient leur concours aux cuirassés de croisière et aux cuirassés d'escadre de la marine anglaise.

Au cours de la discussion, quelqu'un fit observer que la population australienne, en se procurant une pareille flotte, se procurerait une flotte qu'il serait très difficile, même impossible, à l'Angleterre d'envoyer au-delà des mers, et qu'en se protégeant elle-même, l'Australie fournissait les meilleurs moyens de défendre l'empire. Ainsi, à cet égard, je suis d'accord avec le premier ministre. Je crois aussi avec lui que le parlement canadien doit conserver la libre disposition des sommes d'argent destinées à des fins militaires, et qu'en nous chargeant de la défense de nos côtes de concert avec les forces impériales, nous nous rendrions vraiment utiles à la défense de l'empire et nous accomplirions notre devoir à son égard, ainsi qu'à l'égard du Canada.

L'honorable premier ministre a parlé avec beaucoup d'éloquence de la nécessité de préserver l'intégrité de l'empire. En cela nous partageons tous son avis et, à ce propos, je désire faire une observation ou deux. D'abord, si la flotte anglaise n'était plus maîtresse des mers, nous verrions le démembrement de cette puissante nation. Il est impossible de croire que l'empire anglais survivrait longtemps une fois que la Grande-Bretagne ne commanderait plus sur l'Océan.

Un empire qui s'étend dans toutes les parties de l'univers comme le nôtre, un empire qui confine à tous les continents et qui est baigné par toutes les mers ne peut se maintenir que s'il exerce la suprématie dans les eaux de l'Océan. Dès qu'il surgira une puissance navale en état de disputer efficacement à la Grande-Bretagne la suprématie sur les eaux, le Canada cessera d'être du nombre des nations qui composent ce puissant empire.

Je ne suis pas de ceux qui s'attendent à voir à l'avenir l'intégrité de l'empire anglais mise en péril par l'indépendance du Canada. Comme sir John Macdonald, je suis né et je demeure sujet anglais et je désire mourir sujet anglais. J'espère que le drapeau anglais ne cessera jamais de flotter sur le Canada, notre patrie. Mais, ainsi qu'on l'a dit avec beaucoup d'éloquence, la Grande-Bretagne chancelle sous le poids trop lourd de ses destinées et il sied à ses enfants de décider de quelle manière ils aideront le mieux à la mère patrie à conserver l'empire des mers. Il ne nous appartient pas d'arrêter ce soir les détails d'un projet qui nous permettrait de contribuer de notre mieux à ce résultat, et je conviens avec le premier ministre que nous devons agir de concert avec l'amirauté anglaise et suivre ses conseils. Elle a des spécialités sous ses ordres; elle a l'expérience du passé pour se guider, et ces choses nous manquent.

Bien que je sois d'avis qu'une flotte de torpilleurs et de sous-marins, comme celle que la confédération australienne a décidé de créer, serait probablement le moyen le plus efficace de venir en aide à la Grande-Bretagne pour la réalisation d'un projet défini tendant à la défense navale, néanmoins je reconnais que le gouvernement canadien doit prendre l'avis de l'amirauté anglaise et lui prêter son concours pour le plus grand bien de tout l'empire. Ou nous faisons partie de l'empire anglais ou nous n'en faisons pas partie, ou nous sommes liés à lui à la vie à la mort, ou nous en sommes détachés. La population canadienne demande d'une commune voix que nous fassions partie intégrante de l'empire et, faisant partie intégrante de l'empire, nous devons supporter notre part du fardeau de la défense navale de cet empire et, surtout de la protection de nos côtes maritimes.

Je m'attacherai maintenant à l'examen du projet de résolution que le premier ministre a proposé, et je dois dire que j'en approuve cordialement plusieurs passages. Cependant, je désire faire une observation ou deux au premier ministre sans aucun dessein politique et sans esprit de critique, car mon plus grand désir serait de voir le Parlement et le public acclamer d'une seule voix la politique nationale concernant ce grand problème et le projet de résolution qui en serait l'expression.

Ce que j'ai à proposer, je le propose avec le désir sincère que cette Chambre formule une résolution à laquelle chacun de nous puisse adhérer, et par laquelle chacun de nous déclare solennellement à l'univers que si jamais notre commune patrie se voit dans la nécessité de combattre pour son existence, le peuple canadien en masse, sans distinction de parti ou de croyance, se portera à ses côtés dans la lutte qu'elle aura engagée. Il faut pour le moment nous élever au-dessus de toute considération des partis; aussi mon intention est-elle de faire à mon très honorable ami une ou deux propositions qu'il accueillera, j'en suis sûr, avec l'esprit dans lequel je les présente.

Je ne vois rien à objecter au premier paragraphe que voici:

La Chambre se rend pleinement compte du devoir qui incombe à la nation canadienne, à mesure de l'accroisement de sa population et de ses richesses, d'assumer dans une plus large mesure les responsabilités de la défense nationale.

Pour ce qui est du deuxième paragraphe:

La Chambre réaffirme l'opinion maintes fois exprimée par les représentants du Canada que, étant donné les relations constitutionnelles existant entre la mère patrie et les colonies autonomes, le versement au trésor impérial d'une contribution déterminée pour des fins navales et militaires ne constituerait pas, en ce qui concerne le Canada, une solution satisfaisante du problème de la défense.

Je dirai bien à mon très honorable ami qu'il vaudrait peut-être mieux omettre ce

paragraphe, et voici pourquoi: parce que d'abord, on y fait savoir à la Grande-Bretagne et l'univers ce que nous ne sommes pas prêts à faire, alors que, à ce qu'il me semble, c'est ce que nous sommes prêts à faire qu'il convient de déclarer au monde entier.

Que mon très honorable ami veuille bien me comprendre: je veux aussi fermement que lui conserver au Canada le droit dont il jouit de se gouverner soi-même. Les privilèges que nous avons ne sont pas une faveur qui nous serait faite, mais c'est un droit; et ça été de la part de la mère patrie une sage politique que de reconnaître à ses possessions coloniales ce droit de se gouverner elles-mêmes. Je ne vois aucune nécessité d'énoncer comme le fait ce paragraphe, une proposition qui est purement négative, et il me semble que cela jure quelque peu avec la dernière partie de la résolution. Un temps viendra peut-être—que sais-je? ce sera peut-être demain, dans huit jours peut-être, peut-être dans un mois—où, faute d'avoir convenablement préparé le pays, ce sera une contribution qui sera exigée de nous.

J'ignore ce qui peut sortir des événements actuels, et mon très honorable ami ne le sait pas davantage. Peut-être bien aussi que je me trompe, et qu'il en sait là-dessus plus long que moi, et je ne lui demanderai pas de nous révéler ce que sa position lui commande de nous tenir caché, mais ne serait-il pas sage de faire complètement disparaître ce paragraphe? Je n'hésite pas à lui déclarer que chacun de nous, de ce côté-ci de la Chambre, tient fermement pour le principe de ne rien laisser perdre du droit que nous avons à nous gouverner nous-mêmes; mais qu'est-il besoin d'inscrire une proposition de cette nature dans une résolution qui va être comme un message adressé, non seulement aux populations de l'empire, mais encore à tous les pays de l'univers.

Il y a dans la résolution de mon très honorable ami un autre paragraphe qui—et je le dis avec toute la déférence que je lui dois, comme à tous ceux qui ne partageraient pas mon opinion—il y a, dis-je, un autre paragraphe, que je suis loin de trouver à propos. Voici ce paragraphe:

> La Chambre a noté avec satisfaction le soulagement que le peuple canadien a apporté aux contribuables du Royaume-Uni en se chargeant du fardeau de grandes dépenses militaires qui pesaient autrefois sur le trésor impérial.

Il ne me paraît pas que l'occasion soit bien choisie pour rappeler aux contribuables anglais la dépense ainsi prise à notre charge. Sans doute, que pour la population du Canada, cela semble une somme considérable, et je ne voudrais pas non plus tenter d'amoindrir les choses; mais, après tout, si vous comparez cette dépense avec les frais énormes qu'il en a coûté aux contribuables anglais depuis nombre d'années pour la défense de l'empire, est-il bien convenable d'insérer une telle note dans une résolution de cette nature, destinée à être lue, non seulement en Angleterre, mais dans le monde entier. S'il m'est permis d'employer le mot,—ce que je fais sans intention d'offenser personne—il me semble que c'est là introduire dans une pareille résolution, une chose un peu trop triviale. Je suggère donc au très honorable premier ministre, pour l'intérêt de ce pays, comme aussi pour l'intérêt indubitable de l'empire, de rayer ce paragraphe de sa résolution. En ce faisant, il s'inspirera de cette générosité que l'on a pu remarquer dans un discours prononcé en 1907 par, si je ne me trompe, le premier lord de l'amirauté, qui est une autorité dans les choses de la marine britannique. Jamais, à mon sens, il n'est tombé de la bouche d'un homme d'Etat anglais, parole plus magnanime. "Nous sommes prêts, a-t-il dit, à combattre pour cet empire jusque dans ses moindres parties, et nous ne vous demandons pour cela aucune contribution; mais, s'il vous est agréable de le faire dans la mesure que votre bonne volonté et votre loyauté vous y inciteront, nous en serons heureux."

Remarquez bien ce qu'il dit : "Nous ne vous demandons même pas cela; nous le ferons nous-mêmes, que vous le fassiez ou non; mais s'il vous plaît de nous venir en aide, le peuple anglais saura reconnaître et apprécier avec gratitude vos actes à cet égard." Lorsque, monsieur l'Orateur de tels propos viennent nous révéler la largeur d'esprit et la magnanimité des hommes d'Etat anglais, est-il bien convenable que, dans une résolution comme celle-ci, nous insistions sur ce fait d'une dépense qui, après tout, comparée avec les frais énormes que supporte la mère patrie doit paraître extrêmement minime eu égard aux ressources du Canada?

Un mot de plus au sujet de l'amendement que je suggèrerais à mon très honorable ami. Nous lisons au paragraphe 4 :

> La Chambre approuvera cordialement toute dépense nécessaire destinée à favoriser l'organisation d'un service naval canadien en coopération et relation intimes avec la marine impériale, dans le sens indiqué par l'amirauté lors de la dernière conférence impériale, et en complet accord avec l'idée que la suprématie navale de la Grande-Bretagne est essentielle à la protection effective du commerce, au salut de l'empire et au maintien de la paix universelle.

Je serais heureux si mon honorable ami voulait bien ou pouvait accepter d'incérer dans ce paragraphe un mot indiquant l'intention d'agir promptement. Par exemple, avant le mot "organisation" mettre le mot "immédiatement" ou "prochaine," je crois que cela en relèverait considérablement la signification; ainsi rédigé j'y

donnerais sans hésiter mon adhésion, et je ne pense pas que personne dans cette Chambre se refuserait à l'approuver.

Je me rends parfaitement compte de l'attitude prise en 1901 par le très honorable premier ministre. A cette époque, il songeait à l'établissement d'une marine militaire canadienne. Les procès-verbaux de la conférence impériale de 1902 (page 18) contiennent la déclaration suivante, faite par le premier lord de l'amirauté:

Sir wilfrid Laurier me fait savoir que le gouvernement canadien songe à établir une marine militaire dans les eaux du Canada, mais que ce pays ne peut offrir, en fait d'aide, rien qui ressemble à ce qui est énuméré plus haut.

Plus loin, dans un document auquel le très honorable premier ministre a fait des emprunts, je trouve la déclaration suivante:

Jusqu'ici le Canada s'en est tenu aux dépenses destinées à l'entretien de troupes de terres. Cependant le gouvernement canadien est prêt à mettre maintenant à l'étude un projet de création de troupes navales. Il y a sur les côtes maritimes du Canada, nombre de sujets aptes à former un noyau de réserve navale et l'on espère être bientôt en mesure d'imaginer quelque moyen de dresser ces hommes à servir utilement leur pays en cas de besoin.

Voilà quelles déclarations faisait alors mon très honorable ami, mais jusqu'ici, comme il le sait, elle n'a été suivie de rien qui vaille la peine d'être mentionné. Je n'ignore pas que mon honorable ami, le ministre de la Marine et des Pêcheries, dans un discours qu'il a tenu à la conférence des colonies, a quelque peu appuyé sur la dépense que fait ce pays pour la protection de nos pêcheries, mais, tout compte fait, il ne me paraît pas que cela tienne beaucoup de place dans la question. Pour ne pas tenir compte de cette minime dépense, voici ce que je trouve pour l'année 1905-1906:

Royaume-Uni..	£33,389,500
Canada..	Rien
Terre-Neuve..	3,000
Australie..	255,651
Nouvelle-Zélande..	40,592
Cap de Bonne-Espérance..	50,000
Natal..	35000
Transvaal..	Rien.

Je ne crois pas que ce soit manquer à la discrétion si je dis qu'à ma connaissance personnelle, feu M. Raymond Préfontaine avait arrêté dans son esprit de créer au Canada un service militaire maritime de quelque sorte; c'est ce qu'il m'avait dit dans l'année qui a précédé sa mort. M. Préfontaine était un homme à idées larges, et à qui le courage ne faisait pas défaut. Sans vouloir jeter du blâme sur mon honorable ami le présent ministre de la Marine et des Pêcheries, je dirai bien qu'à l'heure qu'il est il n'a rien été fait pour donner suite à une politique dont nous constaterions déjà les résultats, si le chef actuel de cette administration n'était pas retenu dans d'autres affaires qui appellent son attention.

Ce que je conseillerais pour le moment, à mon très honorable ami, ce serait de modifier sa résolution de manière qu'elle indiquât de notre part l'intention d'agir promtement. En 1902, nous disions au gouvernement impérial, que nous avions la volonté de faire quelque chose; mais sept années se sont écoulées depuis et nous n'avons encore rien fait. La résolution de mon très honorable ami ainsi amendée, se recommanderait, je crois, à l'approbation unanime des membres de cette Chambre.

Je ne désire rien dire de plus sur cette question. La défense de nos côtes, la protection de notre commerce, sont choses auxquelles nous sommes tenus de pourvoir. On dit que nous sommes une dépendance de la Grande-Bretagne, et dans le même temps sous un certain rapport, nous cherchons à nous affirmer comme nation; est-ce donc que sous d'autres rapports encore plus importants, nous nous réclamerons de notre situation de colonie. D'aucuns mettent en avant la doctrine Munroe; mais cette doctrine ne défendra pas nos côtes, nos villes et notre commerce contre les attaques de l'ennemi ; et il est oiseux d'entretenir l'idée que cette doctrine, en cas d'une grande guerre navale pourra nous servir de sauvegarde. S'il nous faut compter sur l'effet d'une telle doctrine, ne serait-ce pas, comme le disait si bien cet après-midi l'honorable député de Toronto-nord (M. Foster) à l'état de vassaux de la république américaine.

Une telle politique s'harmoniserait mal avec le respect que nous nous devons, moins encore avec l'idée où nous nous complaisons d'être déjà une nation.

Notre désir est que cette résolution sorte de la Chambre comme l'expression unanime de l'opinion du Canada à l'univers entier, et je crois qu'elle contribuera beaucoup au maintien de la paix universelle dans ces temps incertains. Elle acquerra aux Canadiens la reconnaissance de l'empire, et aidera le pays à reconquérir ce respect de soi-même sous le rapport duquel, il me semble, nous avons fait preuve de relâchement en ces jours où les autres ont tant fait, et nous si peu, pour la défense navale si absolument essentielle à l'intégrité et au maintien de l'empire.

M. F. T. CONGDON (Yukon): Je suis sûr, monsieur l'Orateur, que le ton de cette discussion ne soulèvera pas un mot de reproche dans toute l'étendue de l'empire. L'on admet de part et d'autre que la question est trop importante pour être discutée au point de vue de la politique de parti. Elle doit certainement être étudiée dans le sens national le plus large, et nous devons chercher une solution qui soit acceptable non seulement au gouvernement du

jour mais aux gouvernements futurs, car les gouvernements changent périodiquement. Les opinions varient bien peu en principe. Nul doute que les grands empires ont toujours été et seront toujours exposés à de grands dangers, les uns venant du dehors, mais la plupart, du dedans; et c'est un des beaux traits caractéristiques de l'histoire de l'empire anglais de notre temps, que c'est le resplendissement du loyalisme de ses colonies qui a dissipé la tristesse nationale causée par l'asombrissement de ses relations avec l'étranger. Ce loyalisme a surgi du sein des ténèbres comme un nuage frangé d'argent dans la nuit.

Personne ne doute que l'attachement du Canada et de toutes les colonies de la Grande-Bretagne pour l'empire, et la question se résout à ceci: Que doivent faire les diverses parties de l'empire pour être en mesure, au moment critique et en temps opportun, de pouvoir aider le plus effectivement la métropole? Il est admis que le sentiment du militarisme ne règne pas au Canada, que ce sentiment est bien peu développé en ce qui concerne les établissements militaires, à moins naturellement que ces établissements de milices de terre et de mer soient absolument nécessaires pour la défense nationale et celle de l'empire. Le Canada a pour le moment d'autres placements plus avantageux à faire pour lui-même et pour l'empire que de dépenser son argent sur une marine de guerre et l'augmentation de son organisation militaire. Si le Canada ambitionne de devenir une grande nation, une nation qui sera un élément de force pour l'Angleterre, aussi bien qu'un puissant rempart pour lui-même, je ne vois pas qu'elle puisse mieux faire que de continuer à développer ses forces et ses ressources pour devenir un facteur puissant dans l'empire anglais. Que faudrait-il faire si nous nous engagions à construire une flotte de guerre? Il faudrait prendre notre argent pour aller le dépenser ailleurs. Il me semble que le Parlement et le Gouvernement du Canada feraient bien mieux d'aider l'industrie de l'acier à l'Est comme à l'Ouest, afin que nous soyons en état, plus tard, de construire nous-mêmes notre propre flotte. Vous ne réussirez jamais à induire la population canadienne à contribuer à des dépenses de ce genre, qui doivent se faire à l'étranger.

J'oserais dire que l'empire ne pourrait jamais s'exposer à un plus grand danger que celui qu'il courrait si nous nous engagions chaque année à donner un navire de guerre à l'Angleterre ou les moyens d'en construire un. Il en résulterait un conflit et des difficultés entre la métropole et le Dominion, et l'empire serait compromis. Je crois que la meilleure politique à adopter est celle que nous suivons présentement, et dont je ne vois aucune raison de nous départir. Cette politique consiste à être prêts,

M. F. T. CONGDON.

comme le Canada l'est toujours, à contribuer autant que possible quand c'est nécessaire, à la défense de l'empire. Mais si nous nous engageons maintenant dans de grandes dépenses pour les fins d'une marine de guerre ou d'une milice considérable, nous retarderons tellement notre progrès que nous serons avant peu bien moins utiles à l'empire que nous le serions en laissant notre pays se développer et progresser comme à présent. Je ne vois rien dans les relations extérieures de la Grande-Bretagne qui justifie notre excitation. Un de nos grands publicistes a dit que de toutes les nations, nulle plus que l'Angleterre est susceptible de se laisser guider par l'imagination. Cette parole a été prononcée il y a deux siècles, et n'est pas moins vrai aujourd'hui, et c'est un plaisir et une satisfaction de voir que les Ecossais qui font partie du gouvernement anglais ne partagent pas le sentiment de panique qui s'est emparé de quelques music halls de Londres au sujet du danger supposé que court l'empire en ce moment.

J'ai écouté avec regret l'exorde du discours de l'honorable député de Torontonord (M. Foster). Je n'ai pu m'empêcher de penser que si quelque païen avait écouté cette tirade. il se serait cru en présence de quelque grand prêtre du pessimisme, chantant le libera du christianisme. Il est possible que nous ayons des guerres, il est possible que nous ne puissions en pévenir la répétition, mais la population du Canada n'a pas de tendances belliqueuses, et les efforts des hommes publics devraient tendre non pas à enflammer les passions entre les peuples, non pas à provoquer les hostilités, mais à hâter le jour où la guerre cessera et sera considérée comme une antique et vaine pratique, et où les bâtiments de guerre seront des monuments de la démence des hommes.

On dit qu'il y a danger d'un conflit entre les deux grandes nations que sont l'Angleterre et l'Allemagne, l'Angleterre qui est, politiquement, le plus grand facteur de la liberté des peuples, l'Allemagne, le plus grand facteur de la liberté des peuples sous le rapport intellectuel et philosophique. Ce sont deux nations des plus éclairées du globe, et pourquoi ce danger d'hostilités entre elles aujourd'hui? La faute en est-elle entièrement à l'Allemagne? N'est-ce pas plutôt dû à ce que ces deux nations s'insultent, que leurs journaux se lancent l'injure et le ridicule, les Anglais se moquant de la lourdeur allemande, et les Allemands de la lourdeur des Anglais, débitant toutes sortes de choses amusantes autant que blessantes, au lieu de se traiter avec courtoisie et de faire en sorte que la guerre soit impossible entre elles. Richter a dit que la providence a donné aux Français l'empire de la terre, aux Anglais l'empire des mers et aux Allemands, l'empire

de l'air. Je crois que personne s'attendra que l'Allemagne se contente de l'empire de l'air. Il ne faut pas oublier que l'Allemagne est un grand et important pays, un des plus grands peuples du monde moderne, et il n'est pas d'exemples dans l'histoire où une grande nation comme l'est aujourd'hui l'empire allemand se soit enfermée dans des limites aussi restreintes, et n'ait tenté avec succès de trouver des débouchés pour sa population.

La Grande-Bretagne a des débouchés maintenant dans tout son vaste empire pour son surplus de population, et je ne vois rien de plus juste que l'Allemagne puisse, elle aussi, acquérir de tels débouchés pour le trop-plein de ses villes. Je crois que l'objet de l'Allemagne en créant sa marine de guerre est d'obtenir des débouchés, mais je suis certain qu'elle pourrait plus facilement atteindre cet objet en entamant des négociations avec les autres nations. C'est l'habitude de jeter la pierre à l'empereur de l'Allemagne. On se rappelle ce qui fut prophétisé lorsqu'il monta sur le trône, il y a 21 ans; il devait susciter des guerres ici et là et partout, et nous savons tous que le contraire est arrivé. Il a sans doute, comme il l'admettrait lui-même, commis quelques erreurs. Je ne sais pas trop, s'il en avait encore la chance, s'il écrirait le télégramme à Kruger, mais cette dépêche est déjà de l'histoire ancienne, et il devrait incontestablement y avoir une limite statutaire à l'endroit d'erreurs de ce genre.

Personne ne peut étudier sa carrière sans admettre que l'empereur d'Allemagne est un des plus grands rois des temps modernes. Naturellement, il tâche d'agrandir et de développer ses possessions. Le roi d'Angleterre lui a récemment rendu visite, et il a été reçu avec enthousiasme, non seulement par l'empereur lui-même, mais par le peuple allemand. Les Anglais furent si agréablement suspris de voir que les berlinois nommaient leurs rues d'après leur souverain, qu'ils faillirent devenir Allemands par sympathie. Aujourd'hui, cependant, voici que l'empereur part pour la conquête de l'empire anglais!

Je doute que les Canadiens cesseront jamais d'être patriotes, mais je suis sûr que leur patriotisme ne se traduira jamais par de l'hystérie. J'espère qu'ils continueront sous ce rapport, comme sous tous les autres rapports, à être gens de bon sens, et qu'en discutant cette question comme toute les autres, ils ne perdront pas de vue l'intérêt personnel du foyer, compatible avec le sens du droit et de la raison. Il me semble que vous auriez aussi bien fait de demander au vieux défricheur qui abattait les bois francs de l'Ontario au temps de la hache de guerre et du couteau indien, d'acheter un uniforme et de s'enrégimenter pour la défense de ses bois francs, que de s'attendre à ce que le Canada abandonne le développement du pays, sa colonisation et l'exploitation de ses immenses ressources naturelles pour employer son énergie à former une puissante milice de terre et de mer. Si c'est ce que vous voulez faire au Canada, si c'est ce que vous demandez de faire immédiatement, vous détournez du Canada son plus fort courant d'accroissement de population.

J'ose affirmer que si l'Angleterre voulait adopter la politique des anciennes tribus, quand commença la migration des peuples, c'est-à-dire diviser la population par groupes de nobles et de roturiers, de riches et de pauvres, et ensuite tirer au sort pour savoir qui devra émigrer, nous prendrions avec plaisir un de ces groupes pour l'amener au Canada et tâcher d'élever encore un de ces remparts de force pour l'empire anglais. Je crois qu'un plan rationnel comme celui-là vaudrait mille fois mieux pour l'empire anglais, ferait du Canada un bien plus puissant auxiliaire que l'empire anglais, que le projet de dépenser l'argent à construire des " Dreadnoughts ", et à faire un fla-fla et un étalage de galons militaires, comme le voudraient certaines gens ou Canada. Non, la population du Canada ne se soumettra pas aux tambours et au pas de course du militarisme. Elle se défendra, mais elle est prête à courir un certain risque de ce côté. Tout homme doit courir le risque de perdre la vie ou ses biens, et l'un de nous peut être assassiné, mais cependant les autorités ne nous permettent pas de porter un fusil pour notre propre protection, et pourquoi une grande nation anglaise ou la nation canadienne ne courrait-elle pas également le risque?

J'aimerais autant être conquis par n'importe quelle nation, plutôt que d'être effrayé à mort, comme certains habitants de Londres voudraient que le Canada fut, par la crainte d'être conquis par une nation étrangère. Même si l'Angleterre perdait sa marine et si elle se trouvait dans un tel état qu'un habitant de la Nouvelle-Zélande pût, du haut du pont de Londres, voir l'épave de son vieux "Dreadnought" échoué dans la Tamise, je ne crois pas que le Canada courrait le moindre danger d'une agression étrangère.

Quelques VOIX: Oh, oh.

M. CONGDON: J'espère que mes honorables collègues ne pensent pas que je prophétise un tel désastre, et si ceux qui ne sont pas de mon avis croient que je désire qu'une calamité semblable arrive à l'Angleterre, ils se trompent. Je citais simplement les paroles de lord Macauley, au sujet de cet habitant de la Nouvelle-Zélande, qui se tenait sur les ruines du pont de Londres. Tous ceux qui lisent l'histoire savent

que des désastres de ce genre sont arrivés aux plus grands empires. L'empire anglais possède des éléments de force et de grandeur, mais ces éléments ne le soustraient pas à la possibilité du sort qui est arrivé à toutes les grandes nations depuis les Hittits jusqu'à nos jours. Mais même si ce désastre survenait, le Canada ne courrait aucun danger si nous mettions en pratique la culture physique de la jeunesse pour laquelle lord Strathcona a fait un don magnifique. Si l'on apprenait aux jeunes gens à manier le fusil, si on leur enseignait la discipline militaire, nous arriverions à Borden). Je puis dire que j'ai écouté aussi le discours de l'honorable député du Yukon (M. Congdon), mais je ne puis dire que faire une population d'hommes libres, prêts à sacrifier leur vie pour la défense de leur pays, et nous n'aurions pas besoin de craindre les Allemands ou toute autre nation qui essayerait d'envahir ou conquérir notre pays. Vaudrait tout autant parler d'élever un mûr de protection entre la grande république voisine et le Canada. Nous savons tous que nous n'avons pas à craindre le danger d'une invasion de la part de nos voisins du Sud. L'esprit de ce peuple est trop avancé, et le danger d'un conflit entre eux et nous est, je crois, entièrement passé; et lorsque nous commençons à parler de choses militaires dans notre présent état de développement matériel, cela ressemble exactement à un jeune homme, à une recrue qui s'élancerait au milieu d'un groupe de gladiateurs pour montrer ses biceps, et leur dire qu'ils ne peuvent refuser de se battre.

Le Canada n'a pas besoin de parler de se battre. Ce qu'il doit faire, c'est d'avoir une politique qui évitera des difficultés et des embarras à l'empire anglais, et nous protégera contre les horreurs et les dangers d'une guerre. L'idéal que je me fais du Canada, n'est pas d'y voir s'élever des fortifications ici et là, d'y entendre battre les tambours, ou parader les soldats, ou de voir ses côtes bordées de hideux navires de guerre. L'idéal que je me fais du Canada est que de l'Atlantique au Pacifique il n'y ait dans aucune ville de bouges ni de ces antres d'abomination, qui se trouvent aujourd'hui dans d'autres pays, et je prétends que le Canada poursuivrait un noble but, un but qui en ferait un grand pays, si nous nous efforcions de créer un esprit civique, et de travailler de façon que les classes ouvrières ne soient plus dans le besoin, et qu'il n'ait aucune part de ces lieux de perdition qui semblent être un corollaire inséparable des villes de l'ancien monde. Je ne crois pas, monsieur l'Orateur, qu'il y ait le moindre danger que le Canada s'affole au sujet de cette question. Je suis intimement convaincu que nous ne construirons pas de "Dreadnoughts" maintenant, ni dans un avenir prochain, mais si nous en construisons j'espère que nous leur donnerons le bon congé ordinaire: "Dieu veuille que ce navire arrive à bon port" et qu'il n'arrivera, en conséquence, au Canada aucun désastre, qui nous portera plus tard à dire: c'est la faute à cette barque de malheur qui fut construite en un jour d'éclipse et chargée de malédictions, qui a sombré dans les profondeurs de la mer.

M. F. T. CONGDON.

M. W. S. MIDDLEBRO (Grey-nord): J'ai écouté avec beaucoup de plaisir, comme j'ai habitude généralement, le discours de l'honorable député de Toronto-nord (M. Foster); j'ai aussi écouté avec grand plaisir l'éloquent discours prononcé par le très honorable premier ministre, et l'excellent discours prononcé par le chef de l'opposition, l'honorable député de Halifax (M. c'est avec un grand plaisir. A en juger par le ton de son discours, nous avons le droit de conclure qu'il se propose de voter contre la résolution proposée par l'honorable député de Toronto-nord et contre l'amendement du premier ministre. Il a ignoré complètement les conditions qui existent dans l'empire aujourd'hui. Il a ignoré complètement le fait que les hommes d'Etat en Angleterre, dans les discours qu'ils ont prononcés devant la chambre impériale, ont déclaré que la suprématie de la marine anglaise était menacée, que l'Allemagne montrait un grand empressement à construire des navires de guerre, et qu'elle se préparait à contester à l'Angleterre la suprématie des mers. L'honorable député a ignoré complètement ces faits et a montré dans son discours qu'il ne désire pas voir le Canada agir immédiatement pour venir en aide à la mère patrie.

On a beaucoup discuté pour et contre un mode défini d'aider à la mère patrie. Je veux dire quelques mots sur cette question. Notre devoir aujourd'hui est de protéger le Canada, un pays qui a une populotion de près de sept millions d'habitants, un pays qui est 33 fois plus grand que l'Italie, 18 fois plus grand que l'Allemagne, 18 fois celle de la France, presque aussi grand que toute l'Europe et un peu plus grand que les Etats-Unis. Nous sommes ici pour protéger le commerce et la production du Canada. Nous devons protéger nos 7,000 milles de côtes sur l'océan Pacifique, il nous faut protéger les grandes industries de la Colombie-Anglaise dont la production annuelle forme un total de $88,000,000. Ses pêcheries valent entre six et sept millions, ses mines produisent pour une valeur de $2,000,000; elle a 1,300 personnes engagées dans l'industrie de la pêche à l'intérieur, et 9,000 dans la pêche sur les côtes.

Traversons maintenant les Montagnes Rocheuses et nous arrivons la province de

l'Alberta. Nous avons ici à protéger les 19,000,000 de boisseaux de grain qui en sont récoltés dans cette province et qui valent $10,500,000, aussi ses bestiaux dont l'exportation a produit l'année dernière $3,000,000.

J'arrive ensuite à la province de Saskatchewan. Nous avons ici à protéger 105,000,000 de boisseaux de grain récoltés dans cette province l'année dernière et évalués à $60,000,000. Passant de là à la province du Manitoba, je vois que nous avons à protéger 113,000,000 de boisseaux de grain récoltés dans cette province et valant environ $50,000,000.

Nous arrivons ensuite à la vieille province d'Ontario avec ses produits agricoles nombreux. Nous avons à protéger dans cette province 185 millions de boisseaux de grains de toutes sortes, à protéger son beurre, son fromage, ses fruits et les bestiaux qu'elle exporte en Angleterre. Dans la province de Québec, il nous faut protéger des 85 millions de boisseaux de grain, ses grandes exportations de beurre et de fromage et ses $260,000,000 de commerce étranger.

Dans les Provinces maritimes nous avons à protéger les produits de la ferme, des mines et des pêcheries. Il y a 5,600 milles des côtes de la Nouvelle-Ecosse, s'étendant de la baie de Fundy, jusqu'au détroit de Belle-Isle, qui ne sont pas protégés, et on dit pourtant que les cultivateurs de cette province n'approuveront pas ce Parlement de contribuer à l'entretien d'une marine de guerre.

Mais si je reviens sur mes pas, et si je recueille le surplus de la production agricole de ces différentes provinces pour les transporter jusqu'à la mer, qu'est-ce que je trouve? Je trouve que sur les 120 millions de dollars de produits agricoles exportés du Canada, 101 millions vont en Angleterre. En d'autres mots, de notre exportation agricole totale, cinq sixièmes descendent sur les grands lacs et le long des diverses lignes de chemins de fer et sont transportés de l'autre côté de la mer. Il en résulte, qu'à moins que nous protégions les voies de navigation par lesquelles passent ces exportations, nous sommes absolument à la merci d'une puissance étrangère.

Je veux traiter maintenant un autre aspect de la question. Notre commerce total s'est élevé l'année dernière à $650,000,000, un chiffre énorme. Il est vrai qu'une grande partie de ce commerce est avec les Etats-Unis mais l'autre partie est obligée de trouver un débouché de l'autre côté des mers, et ce commerce a besoin de la protection de la marine anglaise.

J'arrive maintenant à la question des pêcheries. Leur production totale est évaluée à $25,000,000, et sur cette somme nous exportons pour une valeur de $14,000,000. Dans l'industrie des pêcheries 84,000 personnes trouvent de l'emploi, et 15 millions de dollars sont engagés. Y a-t-il un membre de cette Chambre qui osera dire qu'il n'est pas important de protéger ces pêcheries, dont plusieurs sont situées sur les côtes de notre pays? J'arrive maintenant à la question du tonnage maritime des différents pays. Voici les chiffres:

	Valeur.
Angleterre	12,000,000
Allemagne	2,744,000
Etats-Unis	2,734,000
Norvège	1,491,000
France	1,284,000
Russie	1,076,000
Italie	996,000
Japon	847,000
Suède	720,000
Canada	700,000

Ce tableau montre que l'Angleterre possède aujourd'hui un tonnage égal à celui de toutes les autres nations que j'ai mentionnées, et ce doit être un avantage inappréciable pour le Canada que d'être uni à un pays qui possède un commerce aussi considérable, et des richesses si grandes.

Examinons maintenant la question financière et voyons quels sont les liens qui de ce côté unissent notre pays au Royaume-Uni. Une haute autorité a calculé que le total des capitaux anglais placés dans le Canada aujourd'hui, s'élevait à 1,100 et 1,200 millions par année. Nous savons que dans le cours de l'année dernière nous avons emprunté $200,000,000 en Angleterre. Nous savons que nos emprunts de ce pays s'élèvent à 85 p. 100, de tous ceux que nous avons faits; que nous n'avons emprunté que 3 p. 100 des Etats-Unis, et la balance de particuliers. Conséquemment nous sommes irrémédiablement liés à la mère patrie.

Voyons maintenant dans quelle situation nous nous trouvons vis-à-vis les autres colonies de l'empire. Qu'ont fait les autres colonies en comparaison du Canada? Prenons le cas de la Nouvelle-Zélande. La Nouvelle-Zélande a une population de moins d'un million d'âmes. La Nouvelle-Zélande a donné la première de toutes, une subvention de £40,000, $200,000 par année—et elle donne aujourd'hui une subvention de $500,000 ou un demi million.

Depuis deux ou trois semaines cette colonie a compris et décidé non seulement que cette somme de $500,000 est insuffisante comme quote-part à l'entretien de la flotte britannique, mais elle a fait l'offre d'un "Dreadnought" dont le coût sera de $8,000,000 ou de $9,000,000. Si cette petite île de la Nouvelle-Zélande qui compte à peine un million de population est assez fidèle à l'empire pour verser non seulement une subvention annuelle de $500,000, mais pour fournir, en outre, un "Dreadnought", le Canada devrait être en mesure de manifester son loyalisme sous une forme plus tangible

qu'il ne l'a fait par le passé. Vient ensuite la colonie du Cap avec une population de 2,300,000 habitants parmi lesquels figurent seulement un quart de blancs. Cette colonie verse une subvention annuelle de $250,000; or, si cette colonie peut verser un subside annuelle de $250,000, la confédération canadienne avec une population de 7,000,000 d'âmes et ses vastes ressources naturelles, peut s'imposer quelque sacrifice plus tangible que par le passé. La petite colonie de Natal qui compte une population de 1,200,000 habitants dont un dixième seulement de blancs, verse un subside annuel de $175,000 au coffre national. Vient ensuite, la confédération australienne, avec une population de 4,200,000 habitants, le tonnage global de sa marine étant de 400,000 comparativement à notre tonnage de 700,000, tandis que le chiffre de son commerce est de $600,000,000 comparativement à une totalité de $650,000,000 pour le Canada; or, depuis 1902 ou 1903, l'Australie a versé une contribution annuelle de $1,000,000, mais elle a décidé de modifier la forme de son concours financier, comme l'a fait observer le premier ministre.

J'aborde la question de la flotte britannique. La force navale britannique se compose aujourd'hui, paraît-il, de 485 vaisseaux; tandis que le nombre des officiers et des matelots est de 128,000. Les capitaux engagés dans la flotte britannique atteignent un chiffre presque incalculable. Les évaluations budgétaires pour l'exercice 1908-1909, relativement à la flotte britannique atteignent le chiffre de $163,500,000. Durant la dernière période décennale, la Grande-Bretagne a dépensé pour sa flotte $1,600,000,000. Une dépense annuelle de $163,000,000 est chose presque inconcevable. Cela représente une dépense quotidienne de $448,000, soit $18,666 par heure et $311 par minute, pour chaque heure du jour, pour les 365 jours de l'année.

J'en viens à la question de l'armée britannique et si j'aborde cette question, c'est que si nous étions menacés d'une invasion quelconque, la Grande-Bretagne enverrait son armée à notre secours; ainsi, pour tous les objets d'ordre pratique, la Grande-Bretagne maintient cette armée pour sa propre défense et en outre au bénéfice de ses colonies. Nous bénéficierons du secours de cette armée avec tout autant de plénitude que les citoyens même de la Grande-Bretagne. Le coût annuel de l'armée britannique est de $154,185,000, soit $422,422 par jour, soit $17,600 par heure et $293 par minute. Réunissons ces deux dépenses, afin de montrer à la Chambre ce que la Grande-Bretagne paye pour son armée et sa flotte; et comme nous en bénéficions tout aussi pleinement que la Grande-Bretagne elle-même, nous comprendrons par là la dette que nous avons contractée envers la mère patrie et tout ce qu'elle fait à notre bénéfice à cet égard. Voici le coût collectif de la dépense effectuée pour l'armée et la flotte britannique: la dépense annuelle est de $317,695,120, soit $870,422 par jour, soit $36,266 par heure, soit encore $604 par minute pour chaque jour de l'année. Mais me dira-t-on, est-il possible que nous obtenions notre pleine quote-part de cette dépense exécutée pour l'armée et la flotte de la Grande-Bretagne? Rappelons ici un fait bien connu: au moment où les libertés d'une minime fraction de population britannique dans une partie éloignée de l'empire périclitèrent, 330,000 hommes quittèrent les bords de la Grande-Bretagne et de ses colonies, puis avec l'aide et la protection de la flotte britannique furent transportés à trois ou quatre mille milles au delà des mers, jusqu'au centre même de l'Afrique-sud britannique, dans le but de protéger les libertés, de cette poignée de citoyens britanniques. Voilà la meilleure garantie possible que, s'il surgissait aujourd'hui quelque difficulté au Canada, si une puissance hostile envahissait notre territoire, la Grande-Bretagne ferait pour le Canada ce qu'elle a fait pour l'Afrique-sud, il y a quelques années; une armée de 100,000 hommes composée de ses meilleurs soldats traverserait l'Atlantique et viendrait au Canada nous rendre précisément le même service qu'elle a rendue à l'Afrique-sud.

A-t-on une idée des sacrifices que cette expédition a coûtés à la mère patrie? 18,000 soldats ont sacrifié leur vie dans le sud-africain; cette guerre a coûté à la mère patrie, $1,030,000,000. Voilà les sacrifices accomplis pour assurer les libertés de sujets britanniques dans l'Afrique-sud et voilà précisément ce que la Grande-Bretagne ferait aujourd'hui, si nos libertés périclitaient. La Grande-Bretagne paye annuellement $30,000,000 pour solder l'intérêt de 3 p. 100 sur la dette qu'elle a contractée pour faire respecter les droits des sujets britanniques dans le sud-africain. Qu'aurait pu faire la Grande-Bretagne dans l'Afrique-sud, si elle n'avait pas eu une flotte assez puissante pour transporter son armée, à trois ou quatre mille milles outremer?

A mon humble avis, la meilleure forme de protection pour le pays est bien celle qui nous est assurée par une force navale. On peut bien construire de puissantes fortifications sur une partie du littoral, et on peut dans une certaine mesure protéger efficacement la section du littoral où sont situées ces fortifications: mais une flotte ennemie peut se présenter et attaquer votre littoral à quelques milles de distance. sans que ces fortifications puissent vous être de quelque utilité. Chaque "Dreadnought" de la flotte britannique est une fortification mobile. Chaque "Dreadnought" peut transférer sa force d'une partie de l'empire britannique à l'autre; chaque navire de

guerre est pour ainsi dire une fortification qu'on peut transférer dans la partie de l'empire qui est menacée. C'est là, le genre de fortification locomobile le plus puissant que puisse posséder un pays. Il importe donc de prêter main-forte au gouvernement britannique, et de participer financièrement au maintien de sa flotte.

La question se pose ici: la résolution à l'étude est-elle suffisamment précise et répond-elle bien à l'objectif visé? Je me borne à répondre, qu'à mon avis, l'heure est venue où le Canada doit prendre une attitude bien tranchée. Il ne suffit plus d'adopter de simples résolutions au sein des conférences; il ne suffit plus de déclarer, par voie de résolution, que nous consentons à adopter telle ou telle mesure. Cette résolution à l'étude, le pays en est saisie depuis 1902 ou 1903 et nous n'avons encore pris aucune mesure relativement à la flotte.

Sans doute, nous avons pris une initiative relativement aux deux fortifications d'Halifax et d'Esquimault, mais en matière de participation financière à la flotte, le Canada n'a encore rien fait. Il ne suffit pas de déclarer aujourd'hui que nous adhérons absolument à l'attitude prise en 1902, lors de la conférence coloniale; tout en affirmant ce principe, nous avons le droit de déclarer que l'heure est venue de prouver à la mère patrie que nous entendons donner une forme tangible à notre loyalisme, et cela en tentant des efforts réels.

M. ALEXANDRE B. WARBURTON (Queen), (I. P.-E.): Monsieur l'Orateur, les discours prononcés aujourd'hui dans cette enceinte législative démontrent que les opinions émises par les députés de la droite et de la gauche sur cette question n'offrent pas une divergence aussi prononcée qu'il paraîtrait de prime abord. On peut regarder comme admis que chaque député ici et probablement chaque citoyen du Canada est fidèle à l'empire et disposé à lui prêter appui, au besoin. Le temps n'est plus où l'on pouvait accuser une fraction de nos concitoyens de ne pas avoir à cœur les intérêts de l'empire britannique. J'ai écouté avec une religieuse attention les discours patriotiques prononcés par le premier ministre et par le député de Toronto-nord (M. Foster). Au début même de ma carrière parlementaire, c'est tout un enseignement pour moi de constater qu'un débat de cette importance puisse atteindre de telles hauteurs et si bien réfléter la pensée intime du peuple canadien, mais s'il faut accepter littéralement les paroles prononcées par mon collègue (M. Middlebro), il y aurait vraiment lieu de n'accepter que sous bénéfice d'inventaire le marché qu'il nous offre. A son avis, ce sont les champs de blé de la Saskatchewan, de l'Alberta et du Manitoba tout aussi bien que les autres provinces du Dominion auxquels il importe d'assurer une ample protection. Je lui pose ici la question: Comment une force hostile pourrait-elle atteindre l'intérieur de notre pays?

M. BEATTIE: Notre collègue prétend qu'il faut protéger les produits de ces provinces en transit.

M. WARBURTON: Sans doute, quand ces produits transiteront sur mer ils auront besoin de protection; mais en ce qui concerne l'invasion d'une force hostile, si on excepte une étroite lisière sur les côtes du Pacifique et de l'Atlantique, notre pays est inexpugnable. Même quant à notre littoral, il me semble que si nous réussissons à protéger nos approvisionnements de houille, une flotte ennemie serait réduite à l'impuissance et ne pourrait rester dans nos eaux.

On a demandé, au cours du débat, quels sacrifices nous faisons pour l'empire, comparativement à la Nouvelle-Zélande, entre autres? J'ai lu quelque part que la Nouvelle-Zélande a cédé à la panique qui pendant un court intervalle de temps, s'est emparée de tout l'empire; que cette colonie a offert à la mère patrie un vaisseau de guerre et qu'elle s'est même déclarée disposée à en fournir un autre, au besoin, J'ai conversé avec nombre de citoyens de la Nouvelle-Zélande, au cours des années dernières, et je me suis persuadé qu'un pays obligé de contracter de si forts emprunts, pourrait être accusé de générosité, lorsqu'il lui importerait de pratiquer la justice. Mais voyons si nous ne faisons aucun sacrifice pour la mère patrie. Ne faisons-nous aucun sacrifice, quand nous créons, à grands frais, des foyers domestiques pour les citoyens de la Grande-Bretagne, en soulageant ainsi l'engorgement de population dans les îles britanniques? N'est-il pas vrai que tout ouvrier qui se crée un foyer au Canada, cesse d'être un fardeau pour la mère patrie et devient pour elle une source de force, dans cette partie de l'empire?

Qu'est-il arrivé, durant la guerre des Boers? A quelques égards, cette guerre a été un avantage, en ce sens qu'elle a prouvé que l'Angleterre n'était pas isolée, mais que ses enfants d'outre-mer se portaient avec enthousiasme à son secours et à la défense de ses intérêts. Nous avons été témoins d'une leçon de choses inoubliables, quand le Canada et les autres parties de l'empire britannique ont envoyé leurs fils combattre sur les champs de bataille du sud-africain, pour la défense de l'empire britannique. La résolution du député de Toronto-nord (M. Foster) figure sur le feuilleton de la Chambre depuis le premier jour de la session, et par conséquent on ne saurait affirmer qu'elle se soit inspirée de la

récente panique; mais la Chambre en conviendra, l'existence de cette panique a grandement influé sur l'intérêt manifesté dans ce débat. Les Anglais passent pour les gens les plus calmes du monde et cependant, on dirait qu'à chaque période décennale, ils se croient obligés de céder à quelque agitation, et cette explosion du sentiment public sert probablement de soupape de sûreté et contribue à maintenir ces populations dans leur état d'âme ordinaire, dans l'intervalle. Il a éclaté une panique en Angleterre à l'occasion de ce qu'on a appelé la bataille de pamphlets de Dorking, puis est survenue la panique provoquée par l'incident de Fashoda, lorsqu'un jeune officier français ayant commis une indiscrétion, les têtes chaudes des deux pays ainsi que la presse chauviniste des deux nations faillirent en venir aux prises; mais le temps a cicatrisé ces blessures et aujourd'hui l'entente la plus cordiale règne entre la France et l'Angleterre.

La panique actuelle sera suivie, parce que l'histoire se répète, de beaucoup d'autres et tant que les instincts du peuple anglais resteront ce qu'ils sont, nous devons nous attendre à d'autres périodes d'excitation. Pour ne rien dire qui puisse être regardé comme blessant pour la marine anglaise, je dirai qu'elle est un point sensible pour chaque anglais et toutes les fois que sa suprématie sera mise en doute, on peut s'attendre à ce qu'il y ait de l'excitation. Si nous lisons l'histoire des temps passés, nous trouvons que l'Angleterre a été plusieurs fois effrayée par la peur de l'invasion. Il y a eu d'abord l'Armada qui a échoué misérablement; ensuite est venue l'invasion hollandaise, mais la flotte hollandaise, après avoir remporté un petit succès, a été détruite. Napoléon, dans toute la gloire de sa puissance, a menacé d'envahir l'Angleterre, mais ce ne fut qu'une menace et il en est ainsi aujourd'hui, la frayeur de l'invasion s'évanouira et l'empire britannique se lèvera plus fort et plus glorieux que jamais.

Il y a un sujet sur lequel je ne suis peut-être pas assez compétent pour exprimer une opinion, c'est celui-ci: nous avons entendu beaucoup parler de "Dreadnought" et de l'offre qu'ont faites certaines colonies australiennes de contribuer à la construction de "Dreadnoughts" pour l'empire britannique. A la lumière des inventions et des découvertes modernes, il est bien possible que le type de navire "Dreadnought" ne soit pas à la mode très longtemps. Nous pouvons nous souvenir, parce que personne parmi nous n'est un vieillard très âgé, nous pouvons nous souvenir de plus d'un changement qui s'est produit dans les formes des navires de guerre. Vers 1860, à l'époque de la guerre civile aux Etats-Unis, le "Merrimac" a attaqué la flotte américaine que l'on croyait être très puissante, et il a

M. A. B. WARBURTON.

coulé un ou deux navires, démodant d'un seul coup toutes les flottes du monde à l'époque. Pendant la guerre russo-japonaise, il y a quelques années, l'amiral russe Makaroff avait placé sa confiance dans les grands croiseurs qui n'ont pas été à la hauteur de ses espérances et maintenant nous avons le modèle très puissant du "Dreadnought". Mais un grand nombre des membres de cette Chambre ont eu le plaisir samedi dernier, d'entendre un des plus célèbres inventeurs du temps présent, faisant la description de ses récentes découvertes et parlant particulièrement des aérostats.

En considérant les découvertes et les inventions des dernières vingt ou trente années, nous ne pouvons pas railler une invention ou essayer de la diminuer. Il y a quelques années celui qui aurait parlé de transmettre des communications au moyen de la télégraphie sans fil aurait été regardé comme un fou, et personne aujourd'hui ne peut dire que les cuirassés de l'avenir ne seront pas des navires aériens, nous savons que le gouvernement allemand fait des expériences en ce sens. A Cap-Breton, le docteur Bell et ses associés font des expériences analogues. Il n'est pas impossible de supposer qu'un de ces petits aérostats pourrait détruire un grand navire du tpye "Dreadnought." Nous ne savons donc pas en réalité si les navires de ce modèle seront permanents ou non. Il m'a semblé, depuis que j'ai pu m'occuper de cette question, que si nous devions prendre des mesures pour protéger nos ports, sur les côtes de l'océan, la véritable force que nous devrions développer c'est l'armée de terre. Je me souviens d'avoir lu dans un des discours de lord Roberts à Québec, l'été dernier,—et d'autres militaires dont les opinions méritent d'être respectées, ont dit la même chose—que le grand besoin de l'Angleterre aujourd'hui ce n'est pas tant de recevoir des contributions de navires que des contributions en hommes pour l'aider à combattre sur terre. L'Angleterre est parfaitement capable de se défendre sur mer. Notre armée canadienne a été beaucoup améliorée depuis les premiers jours jusqu'à maintenant, et il me semble que nous avons une force véritable à notre disposition. Il sera peut-être nécessaire de dépenser plus d'argent pour développer cette force et pour protéger nos ports de mer et quand nous aurons obtenu ce résultat, nous aurons accompli tout ce que nous pourrons faire. La flotte anglaise a eu la maîtrise des mers pendant un siècle et les hommes d'Etat anglais disent qu'il n'y a aucune probabilité immédiate qu'elle perde cette maîtrise. Tant qu'elle pourra commander sur mer, le meilleur service que pourront lui rendre les parties éloignées de l'empire, sera d'ap-

porter de nouvelles forces à son armée de terre, et de protéger leurs propres côtes.

M. GEO. H. BARNARD (Victoria, C.-A.): J'ai peur, monsieur l'Orateur, de ne pouvoir ajouter que très peu de choses au mérite de cette discussion après avoir entendu les discours si éloquents qui ont été prononcés par l'honorable député de Toronto-nord (M. Foster) et par quelques-uns de nos collègues.

Mais je sens en même temps que je manquerais au devoir que j'ai envers mes électeurs si je n'essayais pas de dire à la Chambre ce que je crois être les idées des habitants de la ville de Victoria et de la province de la Colombie-Anglaise sur cette question. Quand l'escadre du Pacifique existait, il avait son point de ralliement à Esquimault, ville située à une faible distance de Victoria et formant en réalité un faubourg de cette cité. Les habitants de Victoria étaient en contact journalier avec les officiers et les marins et ils avaient toutes les occasions de se rendre compte de l'habileté et de la capacité des hommes qui composaient la marine de Sa Majesté. Ce fut un coup cruel pour les habitants de la Colombie-Anglaise quand les autorités impériales décidèrent de supprimer l'escadre du Pacifique; mais si cette suppression devait amener le Canada à établir dans cette localité une base navale pour sa propre marine, ce malheur aurait pu tourner en bénédiction. Depuis lors, le Canada a occupé une position bien humiliante, parce que nous constatons qu'à peu près toute colonie à gouvernement indépendant, a contribué sa part des dépenses navales tandis que le Canada n'a rien contribué. A la conférence coloniale de 1902, le secrétaire des colonies a déclaré qu'il avait eu l'occasion de communiquer avec les représentants des différentes colonies, et que toutes avaient consenti à accorder certaine contribution à l'exception du Canada qui devait, assure-t-il, établir une marine navale pour sa propre défense. Pourtant à la conférence impériale de 1907, le ministre de la Marine et des Pêcheries a déclaré que la contribution du Canada, consistait à prendre l'arsenal d'Halifax, à négocier pour prendre l'arsenal d'Esquimault et à maintenir un service de protection pour les pêcheries. En ce qui concerne l'arsenal d'Halifax nous trouvons dans un rapport des propres fonctionnaires du ministre, que bien qu'on s'en soit chargé, il n'est utilisé actuellement que comme une espèce de magasin de débarras. Je cite un rapport du département de la Marine et des Pêcheries pour 1908, page 31, concernant l'arsenal et les terrains de la marine à Halifax:

Arsenal et terrains de la marine à Halifax.

L'apparence extérieure de l'arsenal maritime et des terrains qui en dépendent a été beaucoup améliorée. L'arsenal sert maintenant pour remiser le matériel des phares et des bouées et aussi d'ateliers de réparations pour l'outillage des bouées flottantes et des phares.

C'est là un exemple de la manière dont le Canada contribue à la défense navale. Si nous prenons l'autre partie de la question, la protection des pêcheries au moyen de croiseurs, que trouvons-nous? Je ne peux pas parler des croiseurs de la côte de l'Atlantique, mais nous avons l'assurance aujourd'hui—et il n'y a pas eu de contradiction à cette déclaration—de la part de l'honorable député de Toronto-nord (M. Foster) que si un croiseur de seconde ou de troisième classe d'une puissance étrangère, venait au Canada avec des intentions hostiles notre croiseur canadien virerait de bord immédiatement et rentrerait dans le dock aussi rapidement qu'il pourrait. Quant à la protection des pêcheries sur les côtes du Pacifique je ne dirai rien personnellement, mais je citerai un rapport du département de la Marine et des Pêcheries pour l'année 1907-1908, page 302. Nous avons un bateau qui fait le service dans ces parages. Mais je n'en ai jamais entendu parler comme d'un croiseur jusqu'à ce que je vienne ici. Au sujet de ce navire je trouve ceci dans le rapport:

Le 28, nous avons visité la baie de Rock-Fish. A 0.17 du matin de ce jour, nous avons aperçu un steamer qui pêchait près du rivage à l'entrée du petit bras de mer de Cumshewa. Je lui ai immédiatement donné la chasse, mais comme il nous avait vu en même temps que nous, il s'empressa aussitôt de relever ses barques et s'échappa avant que nous puissions l'atteindre; c'est encore une prise importante de $75,000 qui a été perdue, faute d'avoir un croiseur rapide. Ce steamer a été reconnu comme étant le "Manhattan", propriété de la New England Fish Company.

Je trouve encore dans le même rapport la déclaration suivante:

J'ai l'honneur de soumettre l'état suivant du nombre de livres de flétan pris dans les eaux de la Colombie-Anglaise par les bateaux de pêches canadiens et américains du 1er janvier 1907 jusqu'au mois d'octobre inclusivement, avec un état comparatif pour les mois de novembre et de décembre donnant ainsi un état de tout le flétan pris dans les eaux en question pendant l'année 1907.

	Pêche totale pendant l'année.	Valeur.
Canadiens..	4,730,000 livres,	$ 236,500
Etats-Unis	30,854,164 livres,	$1,542,820
Total..	35,584,164 livres,	$1,779,320

Le poisson dont il s'agit a été presque entièrement pris dans les eaux canadiennes, c'est-à-dire que s'il y avait assez de croiseurs pour protéger nos pêcheries et pour repousser hors de nos ports des bateaux de pêches étrangers, en dehors de la limite de trois milles, ces bateaux étrangers n'auraient pas pu prendre pendant ce laps de temps plus d'un tiers du poids cité plus haut.

De sorte que si le ministre de la Marine et des Pêcheries ou tout autre représentant

du gouvernement canadien dit à la conférence coloniale que le Canada paye sa part de la défense navale en équipant des croiseurs protecteurs des pêcheries, et en prenant à son compte des arsenaux, il place le Canada dans une position humiliante. En ce qui concerne l'arsenal d'Esquimault, il n'est pas encore passé sous l'administration de la marine. Le ministre de la Marine et des Pêcheries nous a dit le 1er février que les négociations étaient toujours pendantes. Elles étaient pendantes en 1907 et elles sont encore dans la même situation aujourd'hui, c'est un autre exemple de la contribution du Canada à la défense navale. De sorte que nous avons, comme compensation du montant voté par la Nouvelle-Zélande et d'autres colonies la situation que je viens d'exposer pour le Canada.

On a dit que la contribution de la Nouvelle-Zélande n'était que de £40,000, mais après la conférence coloniale de 1907, la Nouvelle-Zélande a porté volontairement sa contribution à £100,000 et l'a accordée sans condition. La Nouvelle-Zélande a supprimé la condition de l'octroi primitif et a laissé la question complètement à la décision du gouvernement impérial.

En ce qui concerne les habitants de la Colombie-Anglaise, je puis donner l'assurance au très honorable premier ministre qu'ils désirent unanimement que quelque contribution convenable soit accordée, sous une forme ou sous une autre pour venir en aide à la défense impériale. Je suis persuadé que ce qui conviendrait le mieux au Canada, serait l'adoption d'un système analogue à celui qui a été préconisé par la confédération australienne. Personnellement, j'irais volontiers plus loin encore. Je ne vois pas pourquoi le gouvernement canadien ne construirait pas des "Dreadnoughts" et n'en mettrait pas deux sur les côtes de l'Atlantique et deux sur les côtes du Pacifique. Ils pourraient être manœuvrés par les matelots de la marine impériale et seraient toujours à la disposition de cette marine et je suis sûr qu'alors nous ne serions pas placé dans une position humiliante.

Une autre question soulevée lors de la conférence coloniale, ç'a été celle des bassins de radoub. Là-dessus, lord Tweedmouth a beaucoup insisté. Il a déclaré qu'il était de la plus grande importance pour les autorités impériales d'avoir dans toutes les parties du monde des bassins de radoub assez grands pour recevoir un "Dreadnought". Les navires de ce titre, mesurent 490 pieds de longueur, et 75 pieds de bau. Je ne connais pas les conditions sur le littoral de l'Atlantique, mais sur le Pacifique il n'y a pas de bassin de radoub assez grand pour recevoir un navire de dimensions même beaucoup plus petites que celles-là. Si pareille ligne de conduite doit être adoptée,

M. G. H. BARNARD.

une des premières choses à faire, à mon avis, serait de construire un bassin de radoub sous les canons d'Esquimault, à l'abri de toute attaque de l'ennemi. Une proposition qui a reçu un très bon accueil de la presse anglaise, c'est celle qui a été faite par un habitant de Victoria, du nom de C. A. Gregg. Dans une lettre au "Times" de Londres, il a proposé au gouvernement de la Grande-Bretagne de se défaire en faveur du Dominion, de quelques-uns de ses cuirassés qui ne sont plus assez modernes pour être utilisés au premier rang. Cette proposition a été l'objet de commentaires favorables de la part de certains journaux anglais, et j'aimerais à citer les quelques lignes extraites du "Times" de Londres:

Notre correspondant propose, avec beaucoup de raison, que l'Amirauté qui ne cesse de se défaire de navires très propres à remplir la besogne que l'on a en vue, les assignent au service de la police maritime du Canada. Le Dominion se dispenserait ainsi de faire les frais requis pour la construction de nouveaux navires qui ne pourraient jamais faire partie d'une marine de guerre, et cela l'engagerait à placer des fonds d'une manière beaucoup plus utile dans l'acquisition de navires propres à prendre rang dans la marine impériale. Il est important qu'il y ait le moins possible de doubles emplois et de gaspillage, et dans le but d'éviter ces dépenses inutiles, il importe d'assurer l'utilisation la plus complète et la plus intelligente des ressources dans l'intérêt de l'empire. L'idée que nous discutons semble favoriser cet objet. Sans doute, elle soulève des objections aux points de vue pratique et officiel; mais si elle était appliquée avec intelligence, et en se rendant bien compte de la solidarité de l'empire, les résultats pourraient bien être satisfaisants à la fois au point de vue moral et au point de vue pécuniaire.

Je ne sache pas qu'il y ait lieu pour moi d'en dire davantage, sauf pour affirmer ma conviction qu'il est grand temps pour le peuple canadien de se rendre compte de la responsabilité qui lui incombe à cet égard. Si l'on prenait une attitude ferme et bien considérée à cet égard, je crois qu'il ne se ferait entendre que très peu de protestations dans le Dominion, et que notre population se montrerait prête à faire des sacrifices au besoin, en vue de mettre en pratique les vœux exprimés dans la résolution proposée cet après-midi.

M. G. A. TURCOTTE (Nicolet): Monsieur l'Orateur, je tiens à dire quelques mots sur le sujet de cette résolution et à exprimer mes vues quant à son importance et à la valeur intrinsèque. La résolution soumise à la Chambre par l'honorable député de Toronto-nord (M. Foster) est rédigée d'une manière très habile et très insidieuse. On y fait appel à notre fierté nationale, et on y déclare que nos ressources sont diversifiées et abondantes. C'est admettre incontestablement que notre situation financière est beaucoup meilleure qu'elle n'était du temps où l'honorable député de Toronto-nord (M. Foster) avait la

direction du département des Finances; et je suis porté à croire que c'est la raison pour laquelle une résolution de la nature de celle-ci n'a jamais été soumise au Parlement sous le régime conservateur. J'éprouve de la reconnaissance à l'égard du sous-chef de l'opposition pour avoir fait cet aveu sincère et désintéressé, qui témoigne de la prospérité du Canada sous le gouvernement libéral.

Je me rends parfaitement compte de l'immense progrès réalisé dans tous les départements du service public sous la direction sage et habile de notre gouvernement libéral. J'enregistre avec fierté et admiration le grand succès qui a signalé l'administration de l'honorable ministre des Finances (M. Fielding), et je suis heureux de constater que grâce à une pratique judicieuse de l'économie il a pu obtenir un surplus considérable. Je n'hésite pas à déclarer que le Canada a fait un immense pas vers l'état de virilité, et que les relations entre la métropole et sa colonie la plus importante sont de nature à nous faire prévoir un changement tôt ou tard dans leurs relations mutuelles. J'ai le sincère espoir qu'une large discussion des changements politiques les plus urgents attirera l'attention publique sur ces questions et ajoutera à la force et à l'importance de ce mouvement; car l'avenir politique aussi bien qu'économique du Canada doit occuper une des premières places dans la pensée de ceux qui ont à cœur la prospérité et la grandeur de notre pays.

Quel est le but de la résolution actuellement sous examen? A-t-elle uniquement et directement pour fin l'intérêt le plus haut du Canada, ou est-ce simplement d'assurer à l'Angleterre, sans dédommagement, de l'aide pour le maintien de son armée et de sa marine. Jusqu'à présent nous nous sommes tirés d'affaire par nous-mêmes, et nous avons joui depuis bien des années de la liberté la plus complète sous l'égide du drapeau anglais, je suis heureux de le connaître. Nous avons jeté les fondements d'un grand pays; l'énergie et l'intelligence du peuple canadien ont permis de mener à bonne fin des entreprises gigantesques, qui ont provoqué l'admiration du monde entier. Notre constitution, dont la vitalité vient de ce qu'elle est une tige de l'arbre constitutionnel anglais, greffée sur la forme fédérative du gouvernement des Etats-Unis, nous persuade absolument que le Canada va finir par être une grande et prospère nation.

J'ai une confiance illimitée dans l'assertion prophétique du très honorable chef du parti libéral qui, dans un élan patriotique proclamait que le vingtième siècle serait le siècle du Canada, comme le dix-neuvième avait été celui des Etats-Unis. Mais en dépit de tout cela, sommes-nous prêts à dire que notre pays a atteint un degré suffisant de développement, de croissance et de richesse pour se lancer dans les hasards d'une politique comme celle qu'impliquerait la présente résolution? Je ne le crois pas et je dirai même que le Canada est maintenant arrivé à une phase de son évolution où l'activité dévorante de ses citoyens, les exigences de son commerce et de ses industries, les besoins d'un état de civilisation plus parfait doivent faire comprendre aux chefs que leur devoir du moment consiste à diriger toute leur attention, tous les moyens dont ils disposent vers l'amélioration morale, intellectuelle et matérielle de la nation.

L'immense étendue de notre pays, le énormes richesses qu'il contient, la multiplicité des lacunes à combler, des défauts à corriger sont autant de choses qui sollicitent l'attention du Parlement et l'influence de nos capitaux.

Les besoins actuels du Canada sont trop pressants pour qu'on puisse songer un seul instant que nous pouvons consacrer des millions à assumer les responsabilités que comporte la présente résolution.

N'avons-nous pas nos vastes plaines du Nord-Ouest ou tous les ans arrivent des milliers d'immigrants désireur de contribuer par leur travail et leur intelligence à augmenter la richesse du pays, si leurs produits peuvent atteindre les marchés étrangers dans des conditions avantageuses et économiques? Il est vrai que des sommes considérables ont été déjà dépensées pour doter le pays de voies de transport directes, par la construction de deux chemins de fer transcontinentaux; mais est-ce suffisant, est-ce tout ce qu'il y a à faire pour donner à notre population du Nord-Ouest les facilits et les avantages auxquels elle a droit?

Tous les ans, des centaines de milliers de boisseaux de grain restent dans les entrepôts de l'Ouest faute de moyens suffisants de transport. Un pareil état de chose ne peut pas durer, et on y apportera bientôt un remède par la construction du canal de la baie Georgienne. La population du Nord-Ouest réclame des moyens de transport adéquats et économiques et il n'est que juste de nous rendre à leurs demandes et de les mettre sur un pied d'égalité avec leurs rivaux du Nord-Ouest américain.

La construction du canal de la baie Georgienne a occupé et occupe encore—je le dis avec fierté—une place importante dans le programme du parti libéral et j'ai assez de confiance dans la sagesse et la perspicacité de nos chefs pour être convaincu qu'au lieu de sacrifier des millions à construire des navires de guerre et à fortifier nos côtes pour flatter les tendances impérialistes de ceux qu'une fausse conception du patriotisme engage dans une mauvaise voie, ils prendraient les moyens d'assurer la réalisation de cette grande entreprise. Il faudra dépenser des millions pour construire

ce canal, mais la dépense sera justifiée par l'influence merveilleuse qu'il aura sur le développement d'un immense territoire qui donnera naissance à des villes prospères et offrira un foyer à des millions de citoyens qui vivront dans l'aisance et le contentement.

Il me semble que le Canada a déjà fait beaucoup pour cimenter l'empire et favoriser l'impérialisme par la construction de deux chemins de fer transcontinentaux. Nous avons diminué la distance qui sépare l'Angleterre de ses possessions au delà des mers, nous lui procurons l'avantage de pouvoir transporter en cas de nécessité ses troupes et son matériel de guerre à travers le continent d'Amérique, en territoire canadien, et cela devrait être considéré comme une généreuse contribution de notre part, à la consolidation de l'empire.

Je me permettrai de faire observer, monsieur l'Orateur, que ce n'est pas uniquement par la force des armes que l'empire britannique maintiendra son intégrité, son rang élevé, son influence dans le monde et pourra continuer sa glorieuse carrière; elle y arrivera surtout en accordant aux populations des colonies ce qu'elles prisent par dessus tout—de libres institutions et un généreux concours dans la lutte pour le bien être et la prospérité de tous. De cette manière l'Angleterre pourra être assurée de trouver dans des populations satisfaites de leur sort de dévoués et loyaux sujets. La fidélité et le dévouement sont les liens les plus puissants qui puissent constituer une union impérialiste véritable et bien entendue. L'histoire n'est-elle pas là pour le démontrer? La cause la plus évidente du démembrement du grand empire romain et de plusieurs autres se trouve dans l'influence défavorable et la tyranie du militarisme.

Il y a d'autres combats à livrer que ceux qui se décident, sur terre ou sur mer, par la force des armes. La lutte pacifique qui se livre en ce moment entre les nations civilisées, ou en d'autres termes, la rivalité commerciale, industrielle et intellectuelle, nous fait un devoir de nous y préparer en façonnant l'opinion publique par une saine politique, si nous voulons garder notre rang dans le furieux effort de l'activité humaine. "La nation qui ne progresse pas, rétrograde" a dit lord Rosebury. Si, entrainés par notre ardeur juvénile ou par la tyranie d'un faux patriotisme nous dissipons notre héritage national, ou si nous faisons un mauvais usage de notre énergie, nous devrons plus tard nous incliner devant la sagesse de nations vraiement progressives, moins bien douées que la nôtre, peut-être, et confesser notre erreur.

Je suis en faveur d'une flotte suffisante

M. J. P. TURCOTTE.

pour protéger nos pêcheries et rien de plus, et en parlant ainsi je suis certain de réfléter l'opinion de mes commettants.

Dans la province de Québec nous aimons l'Angleterre; notre fidélité à la couronne ne peut être mise en doute par personne, si ce n'est, peut-être, par ceux qui se laissent éblouir par des phrases sonores et croient que le patriotisme consiste en des théories outrées et d'injustes exigences. Nous sommes fiers d'être sujets britanniques, nous sommes toujours prêts à remplir les devoirs que comporte ce titre, mais nous sommes avant tout de vrais Canadiens dévoués au Canada.

M. J. A. CURRIE: Je ne voudrais pas, à cette heure avancée, trop prolonger le débat. Je constate cependant que plusieurs questions importantes ont surgi de la discussion; et bien que la résolution dans sa forme originale fût rédigée avec la plus grande modération et de manière à saisir la Chambre de la question de la défense du pays sur mer, de certaines questions d'intérêt impérial, ainsi que de l'état actuel de nos forces militaires, certains événements se sont produits en Europe qui ont créé une situation nouvelle et mettent la Chambre dans l'obligation, si c'est possible, de se prononcer, à brève échéance, sur ce qu'elle entend faire, non seulement pour la défense du Canada, mais aussi pour la défense de l'empire. Il y a là deux questions distinctes.

Bien que la défense du Canada fasse nécessairement partie de la défense de l'empire, pour le moment, l'unique question qui doive nous préoccuper c'est celle de la défense de l'empire. Plusieurs des orateurs qui m'ont précédé ont exposé un plan de ce qui devrait être fait plus tard pour assurer la défense de l'empire, et se sont déclarés en faveur d'un système de défense local, comme celui qui a été adopté en Australie, plan dont la mise à exécution exige plusieurs années.

Nul membre de la Chambre, j'en suis convaincu, ne s'opposera à la réalisation d'un pareil projet. Mais nous apprenons que des changements sont survenus en Europe et que la mère patrie est menacée. Pendant que nous sommes ici à discourir, le mot de Cicéron me revient à la mémoire: "Citoyens, nous délibérons et Catilina est à nos portes." Nous délibérons longuement ce soir sur ce que nous ferons dans six ou sept ans; mais ce que le monde attend, c'est ce que nous allons décider de faire immédiatement, en présence des événements qui viennent de surgir en Europe.

Quant à la mise à exécution du programme original de défense navale du Canada, je ne vois aucune raison pour ne pas commencer dès à présent à construire des torpilleurs, des contre-torpilleurs et des croiseurs qui nous seraient d'un grand secours en cas de guerre. Plusieurs honorables députés ont laissé entendre que nous ne pour-

rions pas construire ces navires dans le pays.

Je ne veux pas être taxé de provincialisme; je me suis toujours efforcé d'envisager toutes les questions au point de vue national ou canadien; on me permettra cependant de dire que dans la circonscription que j'ai l'honneur de représenter, il existe un chantier où on a lancé des navires de 500 pieds, ce qu'on dit être la longueur du "Dreadnought". Un navire de 375 pieds, de 7,000 chevaux-vapeur, d'une vitesse de 22 nœuds, fut mis en chantier le 26 juin dernier, et fut lancé, tout équipé, le 1er novembre.

Si jamais le Gouvernement était dans la nécessité de commander quatre croiseurs rapides, d'une vitesse de 26 nœuds, capables de passer par le canal, les propriétaires de ce chantier qui ont fait les plans de ces navires et en ont construit vingt-deux en acier depuis quatre ans, se font forts de réunir les matériaux et de construire les quatre navires et de les lancer vers le 1er octobre. Le bassin dans lequel ces navires sont construits mesure 550 pieds et pourrait loger le "Dreadnought."

Il est regrettable, au point de vue canadien, que nous n'ayons pas plus encourager l'industrie de la construction des navires, sur l'Atlantique et sur le Pacifique. Nous fabriquons le meilleur acier qu'il y ait au monde. Nous possédons deux grandes acieries. Celle de Sydney est plus considérable que toutes les aciéries de la Grande-Bretagne; elle possède des fourneaux plus vastes et plus perfectionnés, et ses installations sont supérieures à tous égards. Depuis quatre ou cinq ans, cette aciérie possède des laminoirs où l'on fabrique des plaques de blindage pour les navires; ces laminoirs sont remisés à l'écart et n'ont jamais été installés sur leurs fondations, parce qu'on n'a jamais rien fait pour encourager cette importante industrie.

La Chambre des communes du Canada devrait se mettre sérieusement à l'œuvre et aviser aux meilleurs moyens à prendre pour donner une nouvelle impulsion à la construction maritime dans les Provinces maritimes, sur le Saint-Laurent et sur les côtes du Pacifique.

L'Allemagne dont nous avons beaucoup entendu parler ce soir, achetait encore ses navires en Angleterre, il y a sept ou huit ans, alors qu'elle a commencé à les construire elle-même. Ce pays possède aujourd'hui huit chantiers pour la construction des navires et une publication aussi autorisée que le "Naval Annual" nous apprend que l'Allemagne peut aujourd'hui mettre en chantier douze "Dreadnoughts" et les terminer en moins de vingt-quatre mois, si c'est nécessaire.

Le Japon aussi achetait autrefois ses navires en Angleterre, mais il a compris l'importance d'installer cette industrie sur son propre territoire et il construit aujourd'hui ses navires marchands et ses croiseurs.

La construction navale est une belle industrie qui procure du travail à un grand nombre d'hommes; c'est l'une des plus grandes industries nationales qui puissent exister dans un pays, une industrie plus importante que la fabrication des bouches à feu et des armes défensives. Nous devrions entreprendre la construction de bâtiments marchands, car nous payons aux navires étrangers qui transportent nos produits en Grande-Bretagne et dans d'autres pays, une grosse somme qu'il serait préférable de garder au Canada.

Ainsi que je l'ai fait ressortir, nous devrions commencer immédiatement à pourvoir à notre défense. Nos moyens de défense devraient consister en torpilleurs et en contre-torpilleurs qui, en cas de guerre escorteraient jusqu'en Angleterre nos bâtiments marchands et les mettraient à l'abri des attaques des croiseurs de l'ennemi. Je suppose que nous sommes d'accord sur ce point.

Occupons-nous maintenant d'un problème plus urgent, de ce que nous devons faire dans la présente situation afin de venir en aide à la mère patrie. Nous constatons qu'actuellement la Grande-Bretagne est en proie à ce que certains députés se plaisent à appeler une terreur de café-concert. Ma connaissance de la situation et la correspondance des hommes d'affaires d'Angleterre qui sont au fait des événements me permettent d'affirmer qu'il ne s'agit pas d'une terreur de café-concert. Il est vrai que la suprématie anglaise sur les mers est en danger. Une autre nation a construit l'an dernier et construira cette année les coques de douze "Dreadnoughts". Ces navires seront tous en armement en 1912 et, à cette date-là, c'en sera fait de la suprématie de la Grande-Bretagne comme puissance mondiale, à moins qu'elle ne puisse, non seulement tenir tête à la flotte de cette nation rivale, mais posséder une flotte plus puissante que la sienne. Le fardeau d'une entreprise aussi colossale que la construction, à si grand frais, d'un aussi grand nombre de vaisseaux de guerre a pris de telles proportions que le peuple anglais, n'envisageant la question qu'au point de vue pratique, s'est dit: Il nous en coûtera moins cher de faire la guerre maintenant. Telle est l'attitude qu'il a prise.

A l'heure qu'il est, la Grande-Bretagne a, sur mer, la prépondérance sur toute autre nation de l'Europe et elle ne l'aura pas dans quatre ou cinq ans; aussi, pour son salut, si elle doit soutenir une guerre, il est nécessaire que cette guerre éclate maintenant. Elle devra dépenser beaucoup d'argent pour faire la guerre plus tard, car les hostilités coûteront aussi cher, sinon plus

cher, à l'avenir qu'elles coûteraient aujourd'hui.

Les Anglais se disent que si une guerre éclate maintenant, ils anéantiront la flotte de n'importe quelle nation qui osera leur disputer l'empire des mers et que la paix règnera de nouveau pendant vingt-cinq ans. Ce raisonnement est absolument logique.

Dans l'étude d'un problème de cette importance, nous découvrons, il est vrai, une teinte d'opéra-bouffe, mais nous constatons que les colonies répondent à l'appel aux armes et offrent leur concours à l'empire. Nous savons que voici une occasion de prêter notre aide à celui-ci.

Nous avons, j'en conviens, offert à la mère patrie nos bras et nos fusils et, en lui offrant les services de nos fils, nous avons un plus grand sacrifice pécuniaire, si on désire envisager la question à ce point de vue, que nous n'en aurions fait en construisant un "Dreadnought". A cette époque-là, nous avons agi librement. Nous n'avons pas déclaré que nous ne recommencerions pas ou que nous en ferions autant chaque année, mais nous avons compris les exigences de la situation et nous nous sommes élevés à la hauteur des circonstances en offrant la vie de nos jeunes gens. Ceux-ci ont prouvé à l'univers entier qu'ils pouvaient tenir tête aux meilleures troupes du monde.

J'ai été fort surpris des sentiments que le représentant du Yukon (M. Congdon) a exprimés. J'ai eu l'occasion de lire des livres qui traitaient du Yukon, bien que je ne me sois jamais rendu là-bas, et je croyais que les habitants du Yukon avaient du sang dans les veines, qu'ils étaient prêts à défendre leur patrie et à protéger son territoire. Au lieu de cela, les sentiments exprimés par l'honorable député semblaient indiquer que, si les hostilités se déclaraient les habitants du Yukon ne seraient pas lents à se cacher dans les granges ou à chercher refuge au fond des bois.

Nous avons discuté la question et le chef du ministère a soumis un projet de résolution. J'espère qu'il trouvera le moyen de modifier sa proposition, et je me demande s'il y a dans cette enceinte un député qui se respecte qui consente à affirmer que nous ne devrions pas faire quelque chose sans aller plus loin. Je suis convaincu que, si une guerre éclatait, la population canadienne consentirait à tous les sacrifices afin de maintenir l'intégrité de l'empire. Quelques-uns d'entre nous comprennent que la guerre est un terrible fléau, et le représentant de Toronto-nord nous a déclaré que la paix est presque impossible lorsque l'Angleterre est en danger. Que deviendrions-nous si la mère des nations et le berceau de la liberté étaient menacés? Qu'adviendrait-il du Canada si l'Angleterre perdait l'empire des mers, était privée de sa liberté et tombait sous la dépendance d'une autre nation? Quel serait le sort du Canada? Ne serions-nous pas aussi châtiés. Si l'Angleterre perdait l'empire des mers et était tenue de payer une rançon, ne serait-il pas naturel que la nation victorieuse exigeât une colonie comme rançon?

M. J. A. CURRIE.

Si, par suite des transactions qui s'opèrent dans les chancelleries d'Europe, nous étions cédés à une nation étrangère—et l'histoire nous apprend qu'il s'est souvent présenté des cas de ce genre dans le passé—quelle figure ferions-nous sous le nouveau régime, après nous être abstenus de contribuer en quoi que ce soit à la défense commune sous l'ancien? Tout en admettant avec le très honorable premier ministre qu'il n'est pas nécessaire que nous nous obligions à contribuer une somme annuelle, je maintiens qu'il nous est nécessaire de nous rendre compte de notre devoir envers le pays auquel nous appartenons et d'être prêts à offrir non seulement des hommes, mais de l'argent, s'il le faut.

M. ERNEST ROY (Dorchester) (texte): Monsieur l'Orateur, j'ai écouté avec beaucoup d'intérêt les discours qui ont été prononcés cet après-midi et ce soir sur l'importante question contenue dans la proposition soumise à cette Chambre par l'honorable député de Toronto-nord. Je dois dire aussi, comme nouveau député, que la discussion de cette question a grandi dans mon esprit l'action de ce Parlement, et je suis heureux d'appartenir à une Chambre où l'on puisse discuter des sujets aussi élevés.

Je constate que les honorables députés qui ont parlé sur cette question sont tous arrivés à une conclusion identique, celle que le Canada devrait contribuer à la défense de l'Empire.

La motion de l'honorable député de Toronto-nord est conçue dans sa dernière partie dans les termes suivants:

Le Canada ne devrait pas retarder plus longtemps de prendre sa juste part de responsabilité de dépenses pour assurer convenablement la protection de ses côtes et de ses grands ports maritimes.

Le discours prononcé par l'honorable député diffère un peu des termes de sa motion. Il a non seulement déclaré dans son discours que le Canada devait organiser une armée navale destinée à protéger ses côtes et ses grands ports maritimes, mais il a dit de plus que le Canada devrait se charger d'aider à l'Empire dans ses guerres avec les autres pays. Monsieur l'Orateur, doit-on accepter cette expression d'opinion?

J'aime mon pays, le Canada, je sais tout ce qu'il doit à l'Angleterre, mais il serait dangereux de faire du sentiment sur un pareil sujet. Avant d'agir il faut bien se rendre compte de la situation du Ca-

nada et de toutes les circonstances spéciales dans lesquelles il se trouve.

On dit que le Canada doit beaucoup à l'Angleterre. En quoi doit-il beaucoup à l'Angleterre? Surtout parce que l'Agleterre lui a accordé les libertés qui lui ont permis d'atteindre le rang important qu'il occupe aujourd'hui, rang qui le place parmi les nations dont on commence à tenir compte.

On dit aussi que le Canada doit beaucoup à l'Angleterre parce que celle-ci lui a ouvert un marché considérable. Cela est vrai, mais, de ce côtélà, il n'y a pas seulement que de la reconnaissance en ligne de compte. Lorsque l'Angleterre s'est occupée du Canada, au début elle ne l'a pas fait dans un esprit de sacrifice, mais bien dans un but de conquête et pour étendre son commerce, sa puissance et son influence. Il ne faut pas oublier que si le marché anglais est ouvert au Canada, c'est parce que l'Angleterre trouve son avantage à acheter ses produits du Canada, et de cette manière si nous devons avoir de la reconnaissance pour l'Angleterre, elle aussi doit en avoir pour nous, et sur ce point il y a réciprocité de sentiment.

On a ajouté que le Canada devait être reconnaissant à l'Angleterre parce que celle-ci, avec sa force militaire, lui avait assuré le développement paisible de très riches territoires. C'est vrai. Mais rappelons-nous que la raison pour laquelle l'Angleterre a voulu établir son influence dans toutes les parties du monde, de l'Orient et de l'Occident, c'est qu'elle voulait ouvrir à ses fils, dont l'énergie et le talent colonisateur sont incontestables, des champs nouveaux où leur activité pût s'exercer librement. Ils ont donné à plusieurs contrées du globe, en même temps qu'une civilisation progressive et l'idée d'une liberté pratique, les bienfaits découlant d'une administration habile et d'un commerce actif. L'Inde, le continent australieu, la Nouvelle-Zélande et bien d'autres pays en sont la preuve. Aujourd'hui nous voyons l'immigration apporter dans notre Canada, chaque année, des milliers des fils d'Angleterre. Nous leur donnons généreusement un paisible foyer dans nos riches plaines de l'Ouest, et ils viennent ici partager notre bonheur et nos ressources. Et si nous devons de la reconnaissance à l'Angleterre, parce que sa protection nous a permis d'assurer le développement de nos richesses, ne nous doit-elle pas aussi de la reconnaissance aujourd'hui que ses enfants viennent partager ses richesses avec nous? Il est bon de placer dans chacun des plateaux de la balance, ce qui lui appartient, et si d'un côté l'Angleterre a fait beaucoup pour le Canada, il faut aussi reconnaître que le Canada a fait quelque chose pour elle.

Tout cela m'amène à dire que l'on a tort de prétendre que le Canada, dans le passé, n'a pas fait assez pour l'Empire au point de vue militaire. Le soldat qui quitte son foyer et s'en va au devant de l'ennemi offrir son sang et faire le coup de feu pour défendre son pays, est un patriote dont on vante la bravoure. Mais le laboureur qui, pendant ce temps, attaché au sol, fait pousser la moisson qui permet de nourrir les armées et de contribuer aux dépenses qu'elles entraînent, n'est-il pas un aussi bon patriote et ne remplit-il pas un rôle aussi utile pour son pays? Lorsque nous avons dépensé des millions pour ouvrir à l'agriculture les plaines de l'Ouest qui sont devenues le grenier de l'univers, n'avons-nous pas fait quelque chose pour l'Empire?

On a déclaré, de plus, que la résolution présentée par l'honorable premier ministre du Canada, en amendement à celle du député de Toronto-nord, ne renfermait pas une politique assez définie, et ne comportait pas qu'une action prompte,serait prise pour la création d'une armée navale. Il faut agir avec beaucoup de prudence et de précaution, et bien tenir compte des circonstances dans lesquelles nous nous trouvons, avant de définir d'une manière exacte et détaillée, la politique que nous entendons suivre.

Nous sommes sur le continent américain où prédomine une certaine doctrine que l'on appelle la doctrine Munroe. Si je ne me trompe pas, cette doctrine dont le sens premier a subi une grande modification, consacre aujourd'hui le principe qu'aucune puissance étrangère ne peut établir un nouvel état ou faire de nouvelles conquêtes sur le continent américain. Elle laisse subsister les colonies déjà existantes. Eh bien, si aujourd'hui nous prenons le risque de créer au Canada une armée navale, si nous prenons le risque de faire entrer le pays dans ce mouvement du militarisme, il est à craindre que des complications surgissent tout naturellement. Nous avons aujourd'hui une population de sept millions; dans vingt, quarante ans, elle s'élèvera peut-être à trente ou quarante millions, si l'émigration qui afflue aujourd'hui sur nos rives continue. Dans quelques années nous serons donc une nation de quelque importance. Or, si nous entrons dans la voie du militarisme il faut entrevoir tous les risques qui lui sont inhérents. Est-ce que les autres nations verront d'une âme égale et sans aucun souci notre armement? Est-ce que les Etats-Unis, par exemple, verront sans anxiété à côté de l'Angleterre qui conservera une puissance navale aussi grande que celle qu'elle possède aujourd'hui, le Canada se lancer dans le militarisme et lui-même créer une autre puissance navale considérable avec une armée de terre? Est-ce que l'Allemagne verrait d'une âme égale le Canada, au

point de vue militaire, s'organiser comme une vieille puissance de l'Europe? Je ne le crois pas, car chaque fois qu'un état de l'Europe augmente ses moyens de conquête et de défense, nous voyons immédiatement toutes les chancelleries s'agiter, les cours s'occuper de ce fait important que l'on regarde toujours comme un acte agressif envers les autres pays.

Ce que je viens de dire n'implique pas que le Canada ne doit pas entrer dans la voie du militarisme et doit se refuser à s'occuper de la défense de ses côtes et de son territoire. Je puis déplorer comme l'a fait l'honorable député de Toronto-nord, qu'au vingtième siècle et avec une civilisation avancée, nous soyions obligé de dépenser encore autant d'argent pour des fins de guerre et que nous soyions toujours en face du problème du militarisme. Il est vrai que depuis deux mille ans le christianisme règne en Europe et que dans le décalogue qu'il a donné aux nations on y trouve ces commandements: "Tu ne tueras point." "Tu ne prendras pas le bien d'autrui." Il est vrai aussi que les peuples chrétiens qui ont adopté ce "credo" dépensent le plus clair de leurs revenus—pour, ce qui constitue presque leur principale occupation— se préparer à la guerre, se défendre ou attaquer, car il y a toujours là une idée de conquête. La défense comporte naturellement l'idée de conquête chez l'ennemi. Si nous devons regretter que malgré notre civilisation il soit impossible, pour les peuples, de vivre d'une manière parfaite et de pratiquer, sans crainte de les voir violer, ces principes de justice et d'équité qui nous sont donnés par le décalogue, le Canada étant un pays entouré par d'autres nations qui peuvent avoir des intérêts différents, le Canada dis-je, doit pourvoir à sa propre défense.

De quelle manière doit-il le faire? Je dis qu'il doit le faire avec beaucoup de prudence. Il ne faut pas que, sous prétexte de défense, que le Canada tarisse ses sources d'énergie. Il ne faut pas que les dépenses soient tellement considérables qu'elle nous mettent dans le dilemne dans lequel se débattent aujourd'hui les peuples de l'Europe. Il ne faut pas que les millions que nous dépenserions pour cette fin épuisent notre budget au point qu'il ne nous reste plus rien pour favoriser l'émigration des enfants de l'Europe qui pourraient venir trouver ici le pain que leur pays trop populeux leur refuse. Il faut donc y aller avec prudence.

Je me demande s'il serait sage de déclarer que le Canada est prêt à commencer immédiatement l'organisation d'une armée navale, et à le faire entrer sans délai dans la voie du militarisme?

Si le Canada déclarait qu'il entend prendre une action immédiate sur ce sujet, ne craint-on pas, que dans certaines chancelleries d'Europe, on pourrait en prendre ombrage, et que l'on trouverait opportun de brusquer les événements pour ne pas attendre que ce nouvel élément entre en jeu. Il y aurait beaucoup à dire sur ce sujet.

Que le Canada prépare une armée navale pour protéger ses côtes et ses ports de mer, tant de l'Atlantique que du Pacifique, cela est bien. Mais il y a autre chose à considérer. Si nous ajoutons au programme déjà tracé, que l'armée devrait servir non seulement à la défense du Canada, mais prendre part aux guerres de l'Angleterre, même dans celles où l'intérêt du Canada n'est nullement concerné, je dis, monsieur l'Orateur, que nous risquons beaucoup. Je dis ceci parce que beaucoup le pensent. Le jour où nous suivrons l'Angleterre dans toutes ses guerres, nous encourrons les hostilités des autres pays, et nous serons en butte à leurs attaques. Leur premier soin sera de paralyser nos moyens d'action en détruisant notre flotte que nous n'aurons pas, d'ici à un grand nombre d'années, mis sur un pied de puissance suffisante pour résister à leur attaque.

Cette politique pourrait aussi attirer sur nous l'attention de certains pays de l'Europe qui trouveraient un avantage à user de tous leurs moyens d'action pour empêcher notre pays d'augmenter son influence, ou pour s'en emparer ou le diviser de quelque manière, avant qu'il ne soit devenu trop fort.

Monsieur l'Orateur, pour bien faire comprendre la portée de la décision que nous sommes appelés à prendre sur la motion de l'honorable député de Toronto-nord, il est bon de se rendre compte qu'actuellement le Canada n'est pas menacé de guerre, et qu'il n'en a pas à redouter, à vrai dire. Et voici comment. La doctrine Munroe, comme je le disais tout à l'heure, nous protège. Je comprends cependant que ce n'est pas suffisant pour nous engager à nous croiser les bras. Notre dignité personnelle nous force à faire quelque chose pour nous défendre. Cependant, par la doctrine Munroe, les Etats-Unis se trouvent dans l'obligation de nous protéger contre toute agression ou esprit de conquête, qu'ils nous viennent de l'Orient ou de l'Occident.

Est-il de l'intérêt des Etats-Unis de s'emparer du Canada? Je ne le crois pas. Pourquoi le feraient-ils? Les Etats-Unis ne vivent-ils pas en amitié avec l'Angleterre? La possession du Canada par l'Angleterre ne leur assure-t-elle pas la coopération de notre mère patrie du côté de l'Orient?

Je ne veux pas prolonger davantage mes remarques. Je dis, pour me résumer, que je ne crois pas qu'il soit nécessaire que l'on déclare dans la résolution maintenant soumise à cette Chambre, que nous devons

prendre une action immédiate. Ce qu'il importe de dire, c'est que tout ce qui sera fait dans ce sens, le sera après une entente préalable avec l'autorité militaire anglaise, afin de pouvoir établir des moyens de défense qui, au moment du danger, pourront offrir à la mère patrie une coopération efficace.

Je ne crois pas non plus qu'il soit juste de dire que le Canada n'a rien fait dans le passé pour la mère patrie. S'il n'a pas donné une contribution en deniers, il l'a fait d'une autre manière, en créant le développement prodigieux de notre pays.

Il n'y a pas de danger immédiat de guerre. Il est vrai que depuis un grand nombre d'années, les principales puissances de l'Europe font des dépenses que l'on peut qualifier d'extraordinaires pour la défense de leur territoire. Il est vrai que l'Angleterre qui a eu jusqu'ici la suprématie incontestée des mers, peut, à un moment donné, croire, à cause de l'attitude de certaines nations, que l'on veuille lui enlever cette suprématie. Mais l'on ne doit pas oublier que l'Angleterre est reconnue supérieure, non seulement par sa force militaire, mais aussi par son habileté diplomatique. On l'a vue, dans l'espace d'un grand nombre d'années n'avoir à soutenir que des guerres plutôt intestines, comme ce qui s'est passé récemment dans l'Afrique du sud. Elle a agi surtout comme amiable compositeur entre les différentes nations qui ne se sont pas toujours accordées et entre lesquelles la guerre a éclaté.

D'ailleurs, pourquoi aller plus loin que l'Angleterre elle-même, lorsqu'elle croit qu'il n'y a pas de danger immédiat. Ce qu'elle veut, c'est que le Canada prépare lui-même une armée navale qui pourra le défendre en cas de besoin.

L'Angleterre continue la politique qu'elle a adoptée tout d'abord envers ses colonies. Je vous donne l'autonomie complète, dit-elle, maintenant que vous êtes une nation, agissez comme une nation libre.

Il y a unanimité d'opinions dans cette Chambre à ce que le Canada se prépare une marine de guerre qui lui permettra de prendre rang parmi les nations, et par là même de se faire respecter par celles qui voudraient entreprendre quelque chose contre lui.

Cette unanimité prouve bien le patriotisme éclairé et élevé qui nous anime tous.

L'hon. L. P. BRODEUR (ministre de la Marine et des Pêcheries): Avant la clôture de ce débat, le devoir m'incombe probablement de faire quelques observations sur cette question. Je félicite les honorables députés de l'esprit de patriotisme qui a caractérisé leurs discours, et du ton de dignité qu'ils ont donné au débat. Personne ne met en doute l'attachement du Canada pour l'Angleterre, et il est non moins indéniable que le Canada a fait des progrès incomparables sous le drapeau anglais. La question que nous discutons aujourd'hui est importante parce qu'elle concerne les relations de notre vaste pays à l'empire. C'est une question qui s'est imposée dans le passé à l'étude d'un peuple patriotique et qui mérite son attention. Il faut s'attendre, à cause du rang élevé que le Canada a assumé en ces dernières années parmi les nations, et à cause du prodigieux accroissement de sa population et de sa richesse, que notre pays, à l'aube de cette nouvelle ère, se livre de plus en plus à l'étude d'un sujet si important sous le rapport du bien-être national.

Nul doute que notre nouveau statut entraîne à sa suite de nouvelles responsabilités, lesquelles, à en juger par le débat d'aujourd'hui, nous sommes prêts à assumer. Les temps comme les circonstances ont changé. Il n'y a pas encore si longtemps dans l'histoire de ce pays que même les convictions commerciales affectant le Canada étaient négociées par le gouvernement de la métropole sans entente préalable avec le gouvernement du Canada, et conclues sans son consentement. Mais aujourd'hui, nul traité de commerce affectant l'intérêt du Canada ne peut être conclu sans que le Canada prenne part aux négociations. Dans certains cas, les négociations au nom du roi furent exclusivement canadiennes, et de plus, nous avons vu, au cours de l'année qui vient de s'écouler, que même les traités dits politiques, affectant le Canada, furent soumis à l'approbation et à la ratification du gouvernement canadien avant d'être signés par les représentants de Sa Majesté. Une des responsabilités qui nous incombe à cause de cette ère nouvelle, est la création d'une force navale suffisante pour la protection de notre pays. On a cité certaines observations que j'ai faites à la conférence impériale en 1907, et l'un de ceux qui m'ont fait cet honneur, a mal interprété mes déclarations.

Lors de la conférence impériale, le document que le chef de l'opposition a lu fut soumis, et ce document contenait l'assertion que le Canada n'avait rien dépensé pour sa défense navale, tandis que le Royaume-Uni dépensait de cette source £33,389,500, Terreneuve, £3,000, l'Australie, £255,651, la Nouvelle-Zélande, £40,592, le cap de Bonne-Espérance, £50,000, Natal, £35,000, et le document ajoutait que ni le Transvaal ni le Canada ne dépensaient un sou à ces fins. J'ai cru qu'il était de mon devoir à ce moment de déclarer exactement ce qu'était la position du Canada sous ce rapport. Ce document n'était pas seul à faire cette assertion; des publications importantes, tant d'Angleterre que du Canada, l'avaient réitérée. Je fis voir qu'elle était erronée et que le Canada avait dégrevé

l'Angleterre de certaines dépenses navales qu'elle avait jusque-là supportées.

Le traité de 1818 stipulait que les Américains auraient le droit de faire la pêche en deçà de la limite de trois milles à Terreneuve et sur les côtes du Labrador canadien. C'était un traité que l'Angleterre avait conclu sans le consentement du Canada, car à cette époque, le consentement du Canada n'était pas demandé aux traités de cette nature. De 1818 à 1873, excepté sous le régime de la réciprocité, le devoir de protéger les pêcheries et d'exécuter les prescriptions étaient entièrement laissé à la flotte anglaise. C'était un devoir qui aurait coûté un montant considérable au gouvernement anglais. A une certaine époque non seulement un navire mais plusieurs étaient affectés à cette surveillance. En 1870, le Canada créa un service de police navale pour supplémenter le service offert par les navires anglais. Mais depuis la dénonciation du traité de Washington, depuis 1886 jusqu'à ce jour, le Canada a pris seul la responsabilité de protéger ses pêcheries, non seulement sur la côte de l'Atlantique, mais sur la côte du Pacifique. Nous avons dépensé depuis à cette fin, de même que pour le service hydrographique, qui était naguère entièrement à la charge de la flotte anglaise, et aussi pour le service de la radyographie, qui n'existait pas à ce moment, la somme imposante de $5,186,701.16.

M. R. L. BORDEN: Puis-je demander un renseignement à l'honorable ministre? Est-ce que les dépenses de cette nature en Angleterre, s'il en est, sont inclues dans le montant des dépenses navales de l'Angleterre?

L'hon. M. BRODEUR: Oui. Je dirai que lors de la discussion de cette question à la conférence impériale, je demandai à lord Tweedmouth si le total de £33,000,000 indiquant les dépenses navales de l'Angleterre comprenaient le coût du service hydrographique, le service de protection des pêcheries et le service de la radyographie, et il me fit réponse que le prix du service des pêcheries était compris.

M. COWAN: N'est-ce pas que ces montants ont été exclus depuis du bilan des dépenses navales?

L'hon. M. BRODEUR: Je ne saurais dire si ces montants ont été supprimés du bilan des dépenses navales de la Grande-Bretagne. Je parle de ce qui s'est passé à la conférence impériale. On avait déclaré que le Canada n'avait rien dépensé pour la protection de ses pêcheries, et j'ai cru que c'était mon devoir d'appeler l'attention des membres de la conférence que cette déclaration ne présentait pas la situation sous son vrai jour.

Je ne sais pas si des changements ont eu lieu depuis, mais je suis convaincu que la dépense navale de l'Angleterre aujourd'hui ne comprend pas seulement la construction des navires, mais aussi la protection des pêcheries, le service hydrographique, et l'établissement de stations télégraphiques sans fil.

Le Canada a entrepris encore quelques autres services. On a parlé des stations navales à Esquimalt et Halifax. Il est vrai que le transfert de la station d'Esquimalt n'est pas encore complété, mais j'espère pouvoir annoncer dans quelques jours que la question est entièrement réglée, et que l'entretien de cette station sera à l'avenir payé par le gouvernement canadien. La station d'Halifax nous a été transférée temporairement dans un but spécial. L'entente ou le marché entre le gouvernement impérial et le gouvernement canadien au sujet de cette station n'est pas encore signé, vu qu'il faut auparavant une loi impériale; mais je crois savoir que cette loi sera probablement adoptée pendant la présente session du parlement anglais. Lord Tweedmouth a déclaré le 30 juillet 1907 que l'entretien de la garnison à Halifax avait coûté £31,600, et celui de la garnison d'Esquimalt £27,300, ce qui forme un total de £58,900, soit environ $300,000. Si le gouvernement canadien voulait maintenir ces deux docks et stations en bonne condition, lord Tweedmouth a dit que nous renderions un grand service à l'empire.

M. SPROULE: Est-ce la seule condition du transfert de ces stations au gouvernement canadien? Ne sommes-nous obligés qu'à tenir les docks et les chantiers maritimes en bon état?

L'hon. M. BRODEUR: Non, nous serons obligés de maintenir ces stations dans le même état de service efficace qu'elles sont aujourd'hui, afin qu'elles puissent être utilisées comme stations de ravitaillement de charbon et pour autres fins. Présentement nous utilisons le chantier d'Halifax avec son outillage magnifique pour le service de nos bouées. Nous y réparons toutes nos bouées et vaisseaux. Pendant que je suis sur cette question de la contribution du Canada à la marine anglaise, je citerai quelques remarques apportées dans la même discussion par le premier lord de l'amirauté au sujet des contributions des autres colonies autonomes. Mon honorable ami de Toronto-nord, nous a parlé aujourd'hui des contributions qui ont été votées par l'Australie, la Nouvelle-Zélande, le Canada et le Natal. Nous ne devons pas oublier un seul instant que ces contributions ont été offertes à certaines conditions. Il y a par exemple le cas de l'Australie, qui a versé plus de £200,000 dans le trésor anglais sans rien recevoir en retour, mais le marché conclu entre l'Australie et le gouvernement impérial contient certaines obligations qui rend cette contribution de £200,000, et même les contributions of-

fertes par d'autres colonies, un peu onéreuses pour le trésor anglais:

Terreneuve..	£ 3,000
Australie..	255,000
Nouvelle-Zélande..	40,000
Cap de Bonne-Espérance.. ..	50,000
Natal..	35,000
Total..	£383,000

Si je me borne à l'Australie et à la Nouvelle-Zélande, je trouve que la somme totale de £383,000 offerte par ces deux colonies est plus que balancée par le fardeau que le marché conclu entre l'Angleterre et les gouvernements d'Australie et la Nouvelle-Zélande impose au trésor impérial. Je trouve dans un discours prononcé par lord Tweedmouth le 30 juillet 1907, dans la chambre des lords que les obligations imposées par ce marché ont coûté à l'Angleterre £581,954, ou soit £200,000 de plus que la somme souscrite par ces deux colonies autonomes. Voici les paroles de lord Tweedmouth que je trouve dans le "Times" du 31 juillet 1907, et que je prendrai la liberté de lire à cette Chambre:

Au sujet des conditions posées lors de l'acceptation de la contribution coloniale, je puis dire qu'en vertu du marché qui a été fait avec l'Australie, cette colonie s'est obligée à verser £200,000 par année dans le trésor impérial, et la Nouvelle-Zélande s'est également engagée à verser £40,000 par année, à la condition que nous maintiendrons une escadre dans les eaux australiennes. Ce marché tient encore, et il ne peut être cassé sans un vote des parlements d'Australie et de la Nouvelle-Zélande, de même que du parlement impériale. La dépense annuelle de cette escadre est de £581,954.

De sorte que la contribution de ces colonies autonomes au lieu d'être un avantage pour le trésor impérial, lui impose au contraire une dépense de £200,000 de plus que la somme souscrite.

M. BARNARD: Le gouvernement de la Nouvelle-Zélande n'a-t-il pas, depuis que ce discours a été prononcé, augmenté sa souscription à £100,000, sans imposer aucune condition?

L'hon. M. BRODEUR: Je comprends que le contrat signé en 1902 a été passé entre le gouvernement impérial et les gouvernements d'Australie et de la Nouvelle-Zélande et que, ainsi que l'a dit lord Tweedmouth, il ne peut être résilié qu'avec le consentement des trois parties intéressées. Je crois que la Nouvelle-Zélande offre présentement de porter sa contribution à £100,000. Je ne sais pas si cette offre comporte des conditions ou non, je prends simplement les faits tels que je les trouve.

M. BARNARD: Si mon honorable ami consulte le livre-bleu impérial à une période ultérieure, il verra que dans le mois de décembre 1907 la Nouvelle-Zélande a augmenté sa subvention de £40,000 à £100,000 et qu'en réponse à une question du gouvernement impérial, elle a dit qu'elle n'accompagnait cette offre d'aucune condition.

L'hon. M. BRODEUR: Il est possible qu'une offre de ce genre ait été faite; je ne discute pas l'assertion de mon honorable ami. Mais admettant que cette offre ait été faite, il y aurait encore une différence de £140,000 contre le gouvernement anglais. Je ne veux pas amoindrir en quoi que ce soit ce que les différentes colonies autonomes ont fait, mais je dis que les conditions imposées par quelques-unes d'elles sont telles que le trésor anglais est privé d'une somme de £200,000 ou au moins de £140,000 Et le Canada, que l'on dit ne rien faire, a entrepris de défendre ses propres côtes, par la protection des pêcheries. Le Canada a dépensé $5,100,000 pour ce service depuis 1886, et nous dépensons aussi de très fortes sommes pour aider à la navigation en général, sinon à la marine proprement dite.

Mais mon honorable ami dit que le service de protection de nos pêcheries n'est pas à la hauteur désirable. Il est possible qu'il ne soit pas absolument parfait, mais il ne faut pas oublier que nous y ajoutons tous les jours de nouveaux navires que nous n'avions pas dans les années précédentes, et que nous avons décidé de construire des croiseurs capables de faire face aux conditions nouvelles et de protéger plus efficacement nos pêcheries.

J'ai dit précédemment que nous avions fait au Canada d'autres dépenses qui montrent que nous améliorons notre navigation. Prenons par exemple nos dépenses de l'année dernière pour les canaux maritimes et les stations de télégraphie sans fil. Nous avons dépensé sous ces titres $3,048,386. J'admets que cette dépense n'est pas entièrement pour la défense de nos côtes, mais elle n'en montre pas moins que le Canada travaille au développement de ses moyens de transport, et si nous considérons la situation de l'Australie et des autres colonies autonomes, nous ne voyons pas qu'elles soient obligées de faire de telles dépenses pour le maintien des phares et le développement des moyens de transport.

Il y a deux manières de contribuer à la défense du pays. Il y a d'abord ce que l'on peut appeler la défense nationale; l'autre serait une contribution directe en argent ou indirecte sous forme de construction de quelques gros navires. Les autorités impériales ne nous ont pas demandé à la conférence impériale de fournir aucune somme en argent, mais lorsqu'elles désiraient que nous fissions quelque chose pour la protection de nos côtes maritimes, et ainsi qu'il m'a été parfaitement expliqué dans une conversation que j'ai eue sur cette question avec une autorité navale lors de mon passage en Angleterre, la construction de torpilles et de bateaux destructeurs de petites dimensions, rendrait peut-être un plus grand service à la ma-

rine anglaise que la construction de gros navires de guerre.

Supposons que la guerre soit déclarée demain, que les côtes du Canada soient attaquées et que nous n'ayons qu'un ou deux navires de guerre à apposer, que pourront faire ces deux navires? Rien ou presque rien. D'un autre côté si nous avions quelques petits vaisseaux pour protéger nos côtes il est probable qu'en très peu de temps de gros navires de guerre pourraient venir à notre secours, et dans l'intervalle ces petits bateaux destructeurs et ces torpilleurs nous défendraient.

On a dit aujourd'hui que l'opinion est unanime au Canada sur la question de la défense nationale. J'ai été très heureux d'entendre mon honorable ami de Toronto-nord (M. Foster) exprimer cette opinion à laquelle s'est allié dans une grande mesure le chef de l'opposition (M. R. L. Borden), et je veux citer une autorité qui prouvera que, sans exception de parti, il n'y a dans le Canada qu'une seule opinion sur la question de la défense nationale. Je veux parler d'un article écrit par Sir Charles Tupper, et qui a été publié dans le " Nineteenth Century " du mois d'avril 1907. Sir Charles Tupper dit:

Il est connu que de tout temps j'ai pensé que l'intérêt du Canada et les véritables intérêts de l'empire sont opposés à demander aux colonies de contribuer à l'entretien de la marine impériale. Ceux qui sont les plus ardents à demander cette contribution admettent qu'il serait essentiel de donner voix au chapitre de l'administration à la colonie qui verserait une contribution, et tous les experts en fait de marine sont d'avis qu'une diversion quelconque de l'autorité serait fatale. Mais cela ne veut pas dire que les colonies ne devraient pas contribuer dans la mesure de leurs moyens à la défense de l'empire. Je suis fortement d'avis quelles le devraient, et je prétends que le Canada a rempli ce devoir d'une façon tout à l'avantage des meilleurs intérêts de l'empire. Le Canada protège ses pêcheries avec ses propres croiseurs, et lorsque le gouvernement impérial a exprimé le désir d'être déchargé de la dépense que nécessitait l'entretien de stations stratégiques aux ports d'Halifax et Esquimalt, le gouvernement canadien a pris immédiatement à sa charge ces stations, et a exempté le gouvernement impérial de cette forte dépense. La meilleure défense de l'empire est de renforcer ses points faibles.

Après une telle expression d'opinion et à cette heure avancée de la veillée, je ne crois pas qu'il soit nécessaire d'appuyer bien longuement sur la question de contribution du Canada à la marine impériale. Il n'y a aucun doute que la suprématie de l'Angleterre sur les mers est essentielle à la protection de notre commerce, du progrès de la civilisation, et des intérêts du monde entier, et je dis que tant que cette suprématie subsistera, le Canada pourra continuer à développer en sûreté ses ressources naturelles, étendre son commerce, et devenir une grande et puissante nation qui en cas de besoin, sera toujours prête

M. L. P. BRODEUR.

à aider, des ses vastes ressources et de ses immenses richesses, l'Angleterre à maintenir son empire et sa suprématie sur les mers.

M. A. M. BEAUPARLANT (Saint-Hyacinthe) (texte): Monsieur l'Orateur, en présentant sa résolution, le député de Toronto-nord est parti du principe que la force physique, matérielle, d'une nation est la base et le moyen de son développement et de sa civilisation en même temps que du maintien de son bien-être acquis.

J'admets avec lui qu'il en est ainsi et il en sera ainsi aussi longtemps que le mode actuel de régler les conflits internationaux existera.

Il me concédera cependant, je suppose, que ce n'est pas la règle de justice appliquée aux conflits surgissant entre les particuliers, entre les groupes de population, les cités et les provinces elles-mêmes.

Il me concédera que, parce qu'un homme est plus robuste qu'un autre, il n'a pas plus de droit devant la justice, ni même devant les lois qui régissent l'administration intérieure de tous les pays, civilisés du moins, et auxquels il a concouru lui-même en sa qualité de parlementaire comptant plusieurs années de fonctions législatives, mû, je veux le croire, par un sentiment, primordial et vrai, de prudence et d'équité qui doit animer les hommes bien pensants.

Je reviendrai à cet aspect de la question. Pour le moment il s'agit de l'examiner au point de vue des rapports tels qu'actuellement existants entre les nations.

Or, sous ce dernier aspect, je ne vois pas plus de danger immédiat que d'opportunité, surtout au point d'y faire subordonner les entreprises nationales de développement que nous avons en cours.

Sans l'avoir bien précisément déclaré, le promoteur de la proposition veut nettement une offre directe à l'amirauté anglaise. Il serait en cela d'accord avec un bon journal tory de Toronto, le "News".

Ce journal a récemment publié deux articles, l'un ayant trait au Grand-Tronc-Pacifique et l'autre précisément à la question qui nous est aujourd'hui soumise.

Le premier de ces articles était surmonté d'une caricature représentant notre ministre des Finances tirant des poches d'un second personnage représentant le Canada, certaines sommes d'argent à destination d'un troisième personnage personnifiant le Grand-Tronc-Pacifique. La conclusion de cet article, comme de la caricature qui y servait d'entête, était un blâme à l'adresse du gouvernement canadien à raison de cette dépense faite pour une entreprise nationale pourtant.

Le second de ces articles était surmonté d'une caricature représentant la Nouvelle-Zélande et l'Australie apportant avec em-

pressement à l'Angleterre de ces jolis bateaux appelés "Dreadnought", puis un personnage représentant le Canada assistant impassible et immobile à ce spectacle.

La conclusion de ce second article et de sa caricature était un blâme au Canada de ne pas s'empresser à faire la dépense nécessaire à pareille amabilité à l'adresse de l'Angleterre. Or, sans appliquer avec trop d'intransigeance le principe: "charity begins at home" qui paraît égoïste, je n'approuve pas ce journal, en communauté d'idées avec le député de Toronto-nord, de vouloir ainsi subordonner nos propres entreprises nationales à une entreprise destinée à avoir pour théâtre un territoire autre que le nôtre.

Et si certaines âmes fiévreuses étaient scandalisées de ma déclaration, je pourrais dire que le premier lord de l'amirauté anglaise, sir Reginald MaKenna, a lui-même tout récemment déclaré que la marine anglaise est tellement supérieure à ses rivales que le danger ne comporte pas urgence. Plus près de nous, un des membres importants de cette Chambre, le député d'Yorksud, ne déclarait-il pas le 11 février 1907, de son siège en cette Chambre: "I am one of those who believe in Canada first and empire next." Si j'excepte le député du Yukon, personne ici aujourd'hui n'a fait de déclaration plus énergique.

Le "Saturday Review" de Londres disait à la même époque qu'il était temps pour le Canada de songer à faire ses traités lui-même.

Ma voix contre l'impérialisme et le militarisme n'est donc pas isolée.

Notre adhésion, à nous, Canadiens-français, aux intérêts anglais est inspirée par la raison, ce qui est aussi durable que le sentiment, l'histoire des colonies américaines l'a démontré.

Ceux qui voudraient plutôt donner à l'Angleterre que lui aider à l'occasion opportune, renoncent évidemment à la faculté de discuter certaines questions qui surgissent dans le passé d'autres nations et peuvent surgir dans notre avenir, ce que je ne suis pas prêt à faire.

Nos sympathies reposent sur le "fair play" proverbial de l'Angleterre qui nous a octroyé graduellement le régime parlementaire par les actes successifs de 1774, de 1791, de 1840 et de 1867.

La chose la plus regrettable peut-être qui se soit produite dans nos rapports avec l'Angleterre, est le caractère violent du mode de répression appliqué à l'insurrection de 1837, alors qu'elle avait en son pouvoir quelques révoltés réduits à l'impuissance. Même au point de vue de la diplomatie anglaise, la tolérance et l'humanité eussent été plus judicieuses, et il faudrait arracher du cœur canadien les sentiments les plus naturels pour n'y plus trouver certaines réminiscences pénibles.

Mais il y a entre l'Angleterre et nous les bases de généreuses compensations. Nous savons oublier au spectacle des libéralités énumérées plus haut.

C'est adhésion de ma part, restreinte, il est vrai, mais motivée, vaut peut-être mieux et est plus de nature à s'accréditer auprès de ceux qui l'entendent, qu'une adhésion illimitée mais dont les motifs seraient plus suspects et même introuvables.

C'est avec ces garanties de franchise que j'examine maintenant la question soumise.

L'un des premiers points qui attirent l'attention dans la résolution à l'étude est bien l'obligation financière que comporte l'application du principe préconisé.

L'armée et la marine anglaises coûtent en chiffres ronds $400,000,000 par année.

Le Canada est-il en état d'abord, et dans les dispositions ensuite, de contribuer en proportion convenable à une dépense annuelle de cette nature et de ce chiffre?

Les surplus réalisés depuis quelques années ne suffisent pas à nos entreprises nationales. Notre ministre des Finances était récemment en Angleterre, à négocier un emprunt aux fins de l'entreprse du rand-Tronc-Pacifique. Le canal de la baie Georgienne, objet d'un plan susceptible d'une réalisation prochaine, déterminera probablement de nouveaux emprunts.

Je suis loin de prétendre être expert en finance, je déclarerai tout de même, pourtant, que je ne vois pas d'autres moyens de faire face aux nouvelles dépenses qui s'annoncent qu'en ajoutant à notre tarif douanier au moins 3.07 p. 100 que nous en avions enlevés depuis douze ans, ce dont nous n'avons pas manqué, et légitimement, je crois, de louer les heureux résultats pour la population de ce pays, ou en créant un impôt spécial.

La contribution à la marine impériale est-elle d'une opportunité telle que le gouvernement libéral du Canada en serait autorisé à changer sa politique fiscale dont la population du pays s'est, à quatre reprises différentes et consécutives, déclarée satisfaite, et cela pour un motif qui n'a pas été soumis à l'examen de cette population?

D'autre part, le citoyen de Toronto, de Hamilton, de London ou de Sarnia, sera-t-il plus disposé que celui de Montréal, de Québec, à se soumettre à la taxe spéciale ou à emprunter de l'Angleterre pour donner à l'Angleterre?

Je suis cependant, pour ma part, prêt à tous ces sacrifices, mais pour la création d'une marine exclusivement canadienne, destinée à un usage contrôlé par nous, et par nous seuls, et au moyen de laquelle nous pourrons, à l'occasion opportune, aider l'Angleterre dont le prestige est pour nous une garantie de sécurité.

Cette façon d'aider l'Angleterre lui serait aussi utile et serait plus satisfaisante pour nous, si nous songeons qu'il ne nous appartient pas d'engager l'avenir.

Bien qu'en principe j'aie bien peu de

disposition à appuyer une dépense d'un caractère militaire, il faut bien compter avec les conditions d'équilibre entre les nations, et aussi longtemps que ces conditions ne seront pas réglées d'une façon plus désirable, je ne refuserai pas mon adhésion aux sacrifices nécessaires à la protection du pays.

Sans débattre ici la question de la paix universelle système non irréalisable, mais qui est toujours et sera longtemps encore à l'état théorique, on peut du moins exprimer l'opinion que si les nations consacraient à cette fin la moitié des sacrifices et des efforts qu'elles font pour faire prévaloir leurs prétentions respectives, sans toujours se préoccuper de la proportion d'équité qu'elles comportent, elles assureraient à chacune d'elles, des avantages et une somme de bien-être plus considérables que les nations victorieuses elles-mêmes ne réussissent à en tirer des conditions actuelles. Je suis loin de prétendre connaître l'histoire universelle, mais j'avoue en même temps sans arrière pensée que, si l'on pouvait me signaler une nation, même chez les plus puissantes, pour qui la guerre n'a pas été le pire des fléaux, on me révélerait un fait dont mes modestes notions historiques ne m'avaient pas même encore fait soupçonner l'existence. La victoire et même la conquête qui s'ensuit parfois ne sont qu'une compensation partielle de ce que coûte le heurt des flottes ou des armées.

L'Angleterre et la France sont bien, je crois, les deux pays qui ont joué les principaux rôles durant notre ère. L'œuvre de l'Angleterre a été colossale, et nous sommes à l'aise pour en convenir, mais je ne crois pas que depuis dix siècles elle ait été dix ans sans avoir une guerre à soutenir.

Après tant de querelles et de luttes, la France n'a pas aujourd'hui un mètre carré de territoire de plus qu'elle n'en avait il y a 1.400 ans, sous le quatrième de ses rois.

Au reste, ce n'est pas ce qu'il s'agit d'examiner au moment où certaines oreilles fièvreuses croient entendre des bruits de conflits, ce qui est toujours l'occasion d'un mouvement du caractère de celui que nous voyons s'affirmer de nouveau aujourd'hui. Il nous faut bien compter avec les conditions actuelles des règlements de conflits entre les nations. Aussi longtemps que les nations puissantes ne prendront pas sincèrement et efficacement l'initiative de l'arbitrage national obligatoire, aussi longtemps qu'on trouvera sage de faire disposer par un tiers désintéressé, et par nul autre, de la querelle surgissant entre deux particuliers, mais qu'on refusera d'appliquer aux nations la même mesure de prudence et de justice, aussi longtemps que les gouvernements, démocratiques comme autoritaires, trouveront bon d'imposer un tribunal à leurs administrés, mais refuseront d'en reconnaître un pour eux-mêmes; aussi longtemps qu'on paraîtra prétendre qu'il y a plus de droit et de justice dans un canon de quatorze pouces que dans un canon de huit pouces; aussi longtemps que dans le code international la force sera l'équivalent du droit, et bien, faisons les sacrifices nécessaires pour nous protéger dans les conditions présentes, mais que ce soit en retenant le contrôle du fruit de ces sacrifices que nous accomplissions l'acte rationel d'aider à l'occasion opportune la Grande-Bretagne avec qui nous avons des intérêts communs, et gardons-nous de l'acte moins rationel pour un peuple en formation, de donner à un peuple qui d'abord ne le demande pas et ensuite à un peuple détenteur de fortunes—disons-le à l'honneur de la persistance et de l'énergie humaine—à un peuple détenteur de fortunes colossales, de fortunes séculaires.

Le patriotisme qui m'anime n'est peut-être pas celui qui inspire tous les membres de cette Chambre. Le patriotisme tel qu'on l'entend trop souvent consistant dans le sentiment étroit de l'égoïsme individuel, du népotisme de la famille appliqué à la nation, devrait disparaître devant la grande théorie humanitaire qui, à mes yeux, a le plus d'attrait. Après une déclaration pareille de ma part, si l'on veut bien y ajouter quelque foi, j'espère qu'on ne me taxera pas de préjugés nationaux.

Non, je voudrais pouvoir, à la fois bien loyalement mais avec la certitude d'être sympathiquement accueilli, tendre, comme à des frères, la main à ces descendants de la puissante race britannique qui, en deux mouvements aussi saillants dans son histoire qu'efficace dans son évolution vers ce désirable but, a définitivement et permanemment, elle, conquis la liberté politique et civile et à des conditions bien moins onéreuses que la nation, grande aussi pourtant, qui, plus tard, tenta de l'imiter.

L'Anglo-Saxon du Canada vaut l'Anglo-Saxon de l'Europe et celui des Etats-Unis qui, l'un et l'autre, n'aimèrent pas le joug et sur la foi qu'il doit être aussi fier et qu'il l'est, je lui tends la main avec affection, comme à l'un des membres les plus estimables de la grande famille humaine, en lui proposant de travailler de concert à notre commune mission dans le monde.

On l'a dit maintes fois, nous avons des différences de langue, de croyances, de traditions, mais avec des dualités analogues, de petits pays, entre autres la Suisse et la Belgique, qui n'ont pas nos fleuves, ni l'immensité de nos plaines, font bonne figure dans le monde et réussissent même à se faire envier le degré de développement industriel, intellectuel et moral auxquels ils sont parvenus.

Ce n'est pas à la langue, à la croyance, à la tradition, à l'alliance que je m'objecte,

M. A. M. BEAUPARLANT.

c'est à la différence de conditions politiques, d'avantages dans nos rapports, ou nos traités c'est au contrôle sur une partie de l'empire par une autre partie de l'empire, quelle qu'elle soit, et j'ai la conviction que la majorité de la députation anglaise de cette Chambre pense comme moi. Une race qui a produit Gladstone, Sir Campbell-Bannerman et tous les hommes de leur parti qui voulaient le Home Rule pour les autres doit en avoir produit ici qui veulent la conservation et même la consécration du Home Rule pour eux-mêmes.

Sir WILFRID LAURIER: Les propositions qui ont été faites par mon honorable ami le chef de l'opposition sont telles qu'elles peuvent être acceptées par les membres de la droite et je n'ai pas d'objection à ajouter les paroles qu'il veut introduire dans la résolution qui sera modifiée ainsi:

La Chambre approuvera cordialement toute dépense nécessaire, destinée à encourager l'organisation rapide d'un service naval canadien.

En ce qui concerne le paragraphe établissant ce que nous avons déjà fait pour diminuer le fardeau du contribuable anglais, il n'y a pas d'objection à le supprimer. Je propose donc l'adoption de l'amendement dans la forme suivante:

Que tous les mots après "Que" soient retranchés et remplacés par les suivants:

Cette Chambre reconnaît le besoin qui incombe au peuple canadien, à mesure que son chiffre de population et ses richesses augmentent, d'assumer dans une plus large mesure les responsabilités de la défense nationale.

La Chambre est d'avis que sous le régime des relations constitutionnelles actuelles entre la mère patrie et les colonies autonomes, le paiement de contributions fixes et régulières au trésor impérial pour des fins navales et militaires ne serait pas, en autant que cela concerne le Canada, la solution la plus satisfaisante du problème de la défense.

La Chambre approuvera cordialement toute dépense nécessaire destinée à encourager l'organisation rapide d'un service naval canadien en coopération et relation intime avec la marine impériale, conformément aux recommandations de l'Amirauté faites lors de la dernière conférence impériale, et en complet accord avec l'idée que la suprématie navale de la Grande-Bretagne est essentielle à la protection efficace du commerce, à la sûreté de l'empire et au maintien de la paix mondiale.

La Chambre est fermement convaincue que, chaque fois que le besoin s'en fera sentir, le peuple canadien se montrera prêt et disposé à faire tous les sacrifices requis pour donner aux autorités impériales la coopération la plus loyale et la plus cordiale à toute mesure propre à maintenir l'intégrité et l'honneur de l'empire.

L'amendement est adopté.

Sir WILFRID LAURIER propose de lever la séance.

M. R. L. BORDEN: Je suppose que nous discuterons demain le projet de résolution relatif au Grand-Tronc-Pacifique?

Sir WILFRID LAURIER: Oui.

(La motion est adoptée et la séance est levée à onze heures et quarante-cinq minutes du soir.)

CHAMBRE DES COMMUNES.

Mardi, 30 mars 1909.

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

DEPOT D'UN BILL MODIFIANT LA LOI SUR LES CONFLITS INDUSTRIELS.

M. A. C. MACDONELL (Toronto-sud) demande à déposer un projet de loi (n° 113) modifiant la loi de 1907 relative aux enquêtes dans les conflits industriels.

Quelques DEPUTES: Expliquez-vous.

M. MACDONELL: Ce bill est très court. Il tend à faire disparaître de la loi de 1907, concernant les différents en matière de conflits industriels certains défauts et certaines inexactitudes qui ont été constatés durant les deux années pendant lesquelles la loi a été en vigueur. Les amendements que je propose peuvent se résumer brièvement à ceci: le 1er amendement vise l'article 15 qui fixe la procédure à suivre pour soumettre un différend à un conseil et la manière de faire la demande. Aux termes de la loi actuelle les ouvriers qui demandent un conseil sont tenus de convoquer des assemblées et de faire autoriser leurs officiers à déclarer que la grève a été décidée, au cas ou les patrons ne se rendraient pas à leur demande. L'amendement tend à dispenser les ouvriers de l'obligation de tenir ces assemblées pour autoriser les officiers à faire la déclaration nécessaire. On prétend que l'on perd ainsi un temps précieux et que dans certains cas il faut dépenser inutilement des milliers de dollars pour la convocation de ces assemblées. L'amendement tend à mettre les ouvriers sur le même pied que les patrons, sous ce rapport. Le 2e tend à augmenter le chiffre de l'indemnité accordée aux membres du conseil. Il est arrivé plusieurs fois que le conseil a été en séance jour et nuit, presque sans interruption. Les séances sont prolongées tard dans la nuit pour tâcher d'arriver à un règlement; le bill demande que l'indemnité soit fixée à $25 par jour, au lieu de $15, et qu'elle soit la même pour tous les membres du conseil. Actuellement le président reçoit $5 de plus que les autres. Vu que tous remplissent les mêmes fonctions

et siègent pendant la même longueur de temps, on prétend que l'indemnité doit être la même pour tous.

Le bill tend aussi à apporter à l'article 57, certaines modifications importantes. C'est cet article qui exige que les rapports entre les parties restent les mêmes pendant les travaux du conseil et que les patrons ou les employés donnent un avis d'au moins trente jours de tout changement projeté dans les conditions du travail au sujet du salaire ou des heures. L'obligation de donner un avis ne s'étend qu'aux différends au sujet des salaires et des heures, mais par le bill cette obligation est étendue à tout changement projeté dans les conditions du travail. Si l'amendement est adopté, il faudra donner un avis, non seulement des changements projetés dans les salaires ou les heures mais aussi dans toutes les conditions du travail qui sont souvent tout aussi importantes pour les intéressés.

Un autre amendement à l'article 57, tend à obliger la partie qui donne l'avis à demander un conseil, dans le cas ou l'autre partie n'accepterait pas le changement projeté ; de cette manière c'est à ceux (patrons ou ouvriers) qui voudront changer les conditions du travail et qui en donneront avis qu'incombera la tâche de demander un conseil de conciliation, dans le cas ou le changement projeté ne serait pas accepté de l'autre partie.

Aux termes de la loi actuelle l'une ou l'autre partie peut demander le conseil et on a constaté dans la pratique que cette disposition ne rend pas toujours justice. Je suis personnellement d'opinion que comme dans tous les autres différends l'obligation doit retomber sur la partie qui donne avis du changement.

L'article 57 dit aussi que quand un différend est soumis à un conseil, tant que le conseil n'a pas finalement agi, ni les patrons ni les employés dont les intérêts sont en jeu ne changeront les conditions du travail au sujet du salaire, et le reste.

L'amendement proposé demande que les conditions du travail ne puissent être changées en aucun temps après que l'avis a été donné. Actuellement patrons et ouvriers peuvent changer les conditions après l'avis et avant la nomination du conseil. Le procès est pratiquement engagé, après que l'avis a été donné et beaucoup sont d'opinion qu'à partir de ce moment rien ne doit être changé dans les conditions du travail, tant que le conseil n'a pas rendu sa décision.

L'hon. M. FIELDING: D'après les explications que vient de donner l'honorable député je suis porté à croire que ce bill enfreint la restriction concernant les projets de loi impliquant une dépense des deniers publics. Mon honorable ami dit qu'il est proposé d'augmenter les indemnités et autres dépenses. Ce point pourra être éclairci avant que le bill revienne devant la Chambre et je ne veux pas y insister pour le moment.

M. MACDONELL: L'honorable ministre a parfaitement raison quant à un article du bill.

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

ENTREPOTS FRIGORIFIQUES A HALIFAX.

M. A. B. CROSBY (Halifax): Avant que la Chambre passe à l'ordre du jour, je désirerais savoir de l'honorable ministre de l'Agriculture s'il a reçu au sujet de l'installation d'entrepôts frigorifiques à Halifax quelque communication de la commission commerciale de cette ville, qui est composée d'un certain nombre de conseillers municipaux et d'un certain nombre de membres de la chambre de commerce.

Je suis informé qu'une lettre a été adressée au ministre accompagnée d'une résolution demandant au Gouvernement de ne faire d'arrangement avec aucune compagnie au sujet d'entrepôts frigorifiques avant que les institutions commerciales de la ville aient approuvé un projet de charte qu'elles considèrent comme devant mieux servir les intérêts de la ville.

L'hon. SYDNEY FISHER (ministre de l'Agriculture): J'ai reçu une communication de la chambre de commerce d'Halifax, ainsi que plusieurs autres de cette ville et de la Nouvelle-Ecosse au sujet de cette affaire. La lettre de la chambre de commerce me demande de ne rien décider avant que la compagnie ait été aprouvée par la chambre de commerce. J'ai répondu que je ne pouvais pas m'engager à cela, mais que les vœux exprimés par une institution aussi importante que la chambre de commerce d'Halifax recevraient de ma part toute la considération qu'ils méritent, avant qu'une décision soit prise.

M. CROSBY: Mes informations sont que la chambre de commerce désire approuver la charte et non la compagnie.

L'hon. M. FISHER: Ce n'est pas ce que j'ai compris.

ROUTES CROISANT LES CHEMINS DE FER DANS L'OUEST.

M. WILBERT McINTYRE (Strathcona): Je désirerais savoir du ministre des Chemins de fer s'il a reçu quelque communication au sujet de la largeur des passages privés croisant les chemins de fer. Comme le ministre ne l'ignore pas, des centaines de ces passages devront être faits dans l'Ouest cette année. La loi dit que la largeur maxi-

mum de ces passages sera de 16 pieds, mais un grand nombre de machines agricoles en usage dans le Nord-Ouest, ne peuvent pas passer dans une ouverture de 16 pieds.

On prétend que la largeur devrait être d'au moins 18 pieds. Etant données ces observations, je demanderai au ministre, s'il se propose de déposer un projet tendant à combler cette lacune de la loi.

L'hon. GEO. P. GRAHAM (ministre des Chemins de fer et des Canaux): Je viens de recevoir du président de la commission des chemins de fer une communication à ce sujet, mais j'ai à peine eu le temps d'y jeter un coup d'œil. Néanmoins, ce que j'en ai lu me porte à croire qu'il n'y a pas lieu de légiférer en la matière. Obéissant au sens pratique qui le caractérise, le président de la commission a déjà rédigé, à l'intention particulière de l'Ouest, un projet d'ordonnance relativement à la largeur du passage aux croisements à niveau, aux clôtures, barrières et autres matières qui se rattachent aux chemins de fer. Ce projet d'ordonnance, il l'adresse aux diverses compagnies de chemins de fer, et il entend fournir aux intéressés l'occasion d'exposer leur manière de voir à une séance que la commission tiendra à Ottawa en mai prochain. Je ne crois pas me tromper en disant que l'ordonnance prescrira, à l'égard des passages, une largeur d'au moins 18 pieds.

ENQUETE RELATIVE AU MINISTERE DE LA MARINE ET DES PECHERIES.

M. R. L. BORDEN: Je demanderai au premier ministre s'il est en mesure de faire ce qu'il nous a fait prévoir mercredi dernier, en disant qu'il ferait part à la Chambre, aujourd'hui même au plus tard, de la décision prise par le Gouvernement au sujet du rapport de M. le juge Cassels.

Sir WILFRID LAURIER: Le décret du conseil vient d'être déposé sur le bureau de la Chambre.

DESTITUTION D'EMPLOYES DE L'INTERCOLONIAL.

M. A. B. CROSBY: Je veux demander au ministre des Chemins de fer s'il a entendu parler de la destitution d'un certain nombre d'employés du service des marchandises à Halifax et, dans l'affimative, le prier de nous dire pour quelle raison on les a congédiés. Je tiens de bonne source qu'après la destitution de ces employés, dont un certain nombre étaient au service de l'Intercolonial depuis cinq ou six ans, on en a repris quelques-uns.

L'hon. M. GRAHAM: Je ne sais que ce que les journaux m'en ont appris.

DISCUSSION D'UN PROJET DE RESOLUTION SUR UN PRET DE L'ETAT AU GRAND-TRONC-PACIFIQUE.

L'hon. W. S. FIELDING (ministre des Finances) propose à la Chambre de se former en comité général pour la discussion d'un projet de résolution ainsi conçu:

La Chambre décide qu'il y a lieu d'autoriser le Gouverneur général en conseil à avancer par voie d'emprunt à la compagnie du chemin de fer Grand-Tronc-Pacifique une somme n'excédant pas dix millions de dollars en vue d'aider la compagnie à compléter la construction de la section des prairies de la division ouest du chemin de fer transcontinental national; la somme ainsi avancée devant porter intérêt au taux de quatre pour cent par année, payable tous les six mois, et devant être remboursable en dix ans, à compter de la date de l'emprunt, ou, si elle est avancée par versements, remboursable alors en dix ans à partir de la date du premier de ces versements,—et de prescrire

Que ladite somme, qu'elle soit avancée en un ou en plusieurs versements, sera avancée sur la promesse d'une émission d'obligations, portant intérêt au taux de quatre pour cent par année payable tous les six mois, qui sera faite par la compagnie comme garantie collatérale pour le paiement de ladite somme et de l'intérêt, le montant principal des obligations reçu en nantissement devant égaler la somme avancée; lesdites obligations devant être garanties, subordonnément à tout lieu ou charge antérieure, par un mortgage, ou acte de trust par voie de mortgage, de la section des prairies, et de l'entreprise, matériel d'exploitation et biens, taux, droits et privilèges de la compagnie à l'égard de ladite section, et devant être garantie quant au paiement du principal et de l'intérêt par la compagnie du Grand-Tronc de chemin de fer du Canada; la forme et les dispositions dudit mortgage et des obligations à être garanties par icelui et de la garantie desdites obligations par la compagnie du Grand-Tronc de chemin de fer du Canada devant être substantiellement tel qu'énoncé dans l'annexe de l'acte qui sera basée sur les présentes résolutions;

Que Sa Majesté, advenant le défaut de paiement de l'intérêt semi-annuel, ou du paiement du capital de la somme avancée en vertu des dispositions de telle loi, en sus et sans préjudice de tout droit, ou recours contre la compagnie découlant de tel défaut, comme en sus et sans préjudice de tout droit ou recours que Sa Majesté peut avoir comme garanties du total ou d'une partie de telle émission d'obligations, sera, à titre de recours, censée être le détenteur de telles obligations, et revêtue de tous les droits et recours dont pourraient jouir les détenteurs d'obligations et qui seraient déterminés par les conditions de tel mortgage, lors du défaut de paiement de l'intérêt ou du capital de telles obligations; et que le défaut de paiement de l'intérêt sur, ou du capital de toutes sommes avancées en vertu des dispositions de telle loi, sera censé être un défaut de paiement de l'intérêt sur, ou du capital de telles obligations jusqu'à concurrence du montant accru sur icelles d'après leur teneur;

Que le Gouverneur en conseil peut, en sus des sommes qui restent actuellement non empruntées et négociables sur les prêts autorisés par toute loi du Parlement décrétée avant ce jour, prélever par voie d'emprunt, sous le régime et en vertu des dispositions de cette partie du chapitre 24 des Statuts revisés du Canada, 1906, concernant la dette publique et le prélèvement d'emprunts autorisés par le

l'arlement, telle somme ou telles sommes d'argent, ne dépassant pas dix millions de dollars, qui peuvent être requises pour faire les avances qui font l'objet de ces résolutions.

—Monsieur l'Orateur, ce projet de résolution tend à autoriser le gouvernement du Canada à prêter à la compagnie du Grand-Tronc-Pacifique, sur une garantie jugée suffisante, une somme n'excédant pas $10,000,000, destinée à aider la compagnie à faire face au coût aussi élevé qu'imprévu de la section des Prairies du chemin de fer. Il doit être bien entendu que le projet de résolution ne tend aucunement à modifier le traité intervenu entre l'Etat et la compagnie du Grand-Tronc-Pacifique. Il s'agit ici d'une opération de la nature de celles que font les banques. On demande que le Gouvernement se constitue le banquier de la compagnie pour lui prêter la somme en question qu'elle pourrait sans doute prélever en grande partie, sinon entièrement, sur la place en la manière habituelle; mais, eu égard à la situation financière du moment, il lui serait impossible de négocier un tel emprunt sans faire un grand sacrifice de deniers, ce qui ne serait pas à l'avantage de l'œuvre entreprise par la compagnie, qui est aussi l'œuvre du Canada en général.

Commençant à Moncton, (N.-B.), là où il se raccorde aisément à nos ports de l'Atlantique le Transcontinental se prolonge jusqu'à Prince-Rupert (C.-A.), sur le littoral du Pacifique, franchissant une distance de près de 3,560 milles. La division de l'Est de cette ligne, d'une longueur de plus de 1,804 milles, s'étend de Moncton à Winnipeg. Cette division qui doit être affermée plus tard à la compagnie du Grand-Tronc-Pacifique, c'est l'Etat qui la fait construire par les soins de la commission du Transcontinental. Le projet de résolution dont j'ai l'honneur de saisir la Chambre ne se rapporte aucunement à la construction de la division de l'Est.

D'une longueur d'environ 1,755 milles, la division de l'Ouest s'étend de Winnipeg à Prince-Rupert et est construite par la compagnie du chemin de fer Grand-Tronc-Pacifique avec l'aide que lui accorde l'Etat sous forme de garantie. Cette division se partage en deux sections respectivement désignées sous les noms de section des Prairies et de section des Montagnes. Les dispositions financières relatives à ces deux sections diffèrent quelque peu, il importe donc de noter le point qui les sépare l'une de l'autre.

Pour ce qui est de la section des Prairies, le Gouvernement garantit le remboursement des obligations émises par la compagnie jusqu'à concurrence des trois quarts du coût de la construction, à la condition toute fois que cette somme n'excède pas $13,000 par mille. Quant à la section des Montagnes, le Gouvernement garantit les

obligations de la compagnie au montant des trois quarts du coût de la construction, quel qu'il puisse être. Eu égard à la différence qui, au point de vue financier, s'accuse dans les stipulations relatives aux deux sections de la division de l'Ouest, il importait de bien déterminer la ligne de démarcation entre les deux. C'est sur ce point que porte l'article 4 du contrat intervenu le 29 juillet 1903, article qui est ainsi conçu:

La division de l'Ouest est de plus, pour faciliter les références, réputées en deux sections, l'une comprise entre le terminus est et le versant oriental des montagnes Rocheuses à l'Ouest (désignée aux présentes sous le nom de "Section des Prairies"), et l'autre comprise entre la limite orientale des montagnes Rocheuses et le terminus occidenal de ladite section (désignée aux présentes sous l'appellation "Section des Montagnes"). Ladite limite est des montagnes Rocheuses sera déterminée après qu'aura été établi le tracé de la ligne, et après que des études et arpentages réellement faits en auront établi le profit, sur ledit tracé, et elle sera établie et arrêtée sur les données résultant desdits arpentages et études par l'ingénieur en chef de la compagnie et l'ingénieur en chef du Gouvernement, en tenant compte des accidents physiques de la région et du coût de la construction, et en s'efforçant autant que possible de déterminer le point auquel prend fin la construction plus facile et moins coûteuse particulière à la région des prairies et où doit commencer le travail plus difficile et plus coûteux qu'exige la construction dans les montagnes et, au cas de désaccord entre les ingénieurs, la contestation sera vidée par les ingénieurs et un tiers-arbitre, qu'ils choisiront, et au cas où ils ne pourraient s'entendre sur le choix du tiers-arbitre, le juge en chef de la cour suprême du Canada peut nommer ce tiers-arbitre et la décision de la majorité d'entre eux sera finale.

Les travaux avançant, l'ingénieur en chef de la compagnie et l'ingénieur en chef du Gouvernement s'occupèrent de la question conformément aux stipulations dont je viens de donner lecture et en arrivèrent heureusement à une entente au sujet du point de partage des deux section. Le 21 novembre 1907, ils signaient une convention ainsi conçue:

Aux termes de l'article 4 du contrat intervenu entre le Gouvernement et la compagnie du chemin de fer Grand-Tronc-Pacifique, contrat annexé au chapitre 71, 3e Edouard VII, la limite orientale de la section des montagnes Rocheuses doit être déterminée après qu'aura été établi le tracé de la ligne, et après que des études et des arpentages réellement faits en auront établi le profil, sur ledit tracé. Il est par conséquent arrêté par nous, ingénieur en chef de la compagnie et ingénieur en chef du Gouvernement, nous fondant sur les données résultant desdits arpentages et études, en tenant compte des accidents physiques de la région et du coût de la construction, et nous étant efforcés autant que possible de déterminer le point auquel prend fin la construction plus facile et moins coûteuse et où doit commencer le travail plus difficile et plus coûteux qu'exige la construction dans les montagnes, que la "section des prairies" se

termine et que la " section des montagnes " commence sur la rive est de la rivière Wolf, à la station 6280, tel qu'indiqué aux plan et profil en date du 29 août 1907, portant la signature de William Wainwright, 2e vice-président, et de H. A. Woods, sous-ingénieur en chef de ladite compagnie du chemin de fer Grand-Tronc-Pacifique, et dont cette dernière a demandé l'approbation le 10 septembre 1907.

(Signé:)
BARTHOLOMEW BROSNAN KELLIHER,
Ingénieur en chef de la compagnie du chemin de fer Grand-Tronc-Pacifique.

(Signé:) COLLINGWOOD SCHREIBER,
Ingénieur en chef du Gouvernement.

Ottawa (Ont.), 21 novembre 1907.

Par conséquent, en conformité de la loi, le point de partage entre ces deux sections fut fixé à la rivière Wolf, à un endroit situé à environ 120 milles à l'ouest d'Edmonton. La section des prairies comprend donc cette partie de la ligne qui s'étend de Winnipeg à la rivière Wolf et mesure 916 milles de longueur, et la section des montagnes la partie qui est située entre la rivière Wolf et Prince-Rupert et qui couvre approximativement une distance de 839 milles. En utilisant les $13,000 par mille dont l'Etat se proposait de garantir le remboursement pour les 916 milles de la section des prairies, nous obtiendrons la somme de $11,908,000. Aux termes du contrat, la compagnie du chemin de fer Grand-Tronc-Pacifique doit se procurer la balance grâce à la garantie de la compagnie dont elle procède, le Grand-Tronc. La compagnie calculait que cette balance serait de 2,100,000 louis sterling, ou de $10,220,000 et cette somme est mentionnée dans le deuxième contrat hypothécaire. L'hypothèque grève toute la division de l'Ouest, mais il est stipulé qu'on consacrera à la section des prairies £2,100,000, ou environ $10,220,000, pris sur la somme ainsi prélevée.

M. R. L. BORDEN: Quand la compagnie a-t-elle fait ce calcul?

L'hon. M. FIELDING: Lorsque le contrat hypothécaire fut rédigé, en juillet 1905. L'estimation a été faite pour servir au contrat. Ainsi, pour construire le chemin de fer, la compagnie pouvait disposer des $11,908,000 dont l'Etat garantissait le remboursement et des $9,601,926.30 provenant des obligations garanties par le Grand-Tronc. Ces deux sources lui fournissaient donc $21,509,926.30 pour la section des prairies. Cela équivalait à $23,482, par mille pour les 915 milles de la section des prairies telle que décrite en fin de compte. Si le chemin de fer n'avait pas coûté plus de $23,482 par mille, la compagnie n'aurait pas eu besoin qu'on lui vienne en aide de nouveau.

L'hon. M. FOSTER: Quelle est la valeur au pair des effets dont la vente a rapporté $21,500,000?

L'hon. M. FIELDING: Quant à l'emprunt garanti par l'Etat, il ne saurait être question du pair. Nous sommes tenus de donner une garantie qui permette de prélever $13,000 par mille; mais, dans le cas de l'emprunt garanti par le Grand-Tronc, la compagnie a dû émettre des obligations et les vendre au prix qu'on lui offrait sur le marché.

L'hon. M. FOSTER: Ce que je désire savoir c'est le montant des obligations dont la vente a rapporté cette somme.

L'hon. M. FIELDING: La valeur au pair des obligations garanties par le Grand-Tronc qui ont rapporté cette somme serait de £2,100,000, somme que j'ai mentionnée. Je ne me rappelle pas quel a été le taux de l'émission, mais je fournirai ce détail plus tard.

Ainsi, s'il est nécessaire de venir de nouveau en aide à la compagnie pour lui permettre de construire la section des prairies, c'est parce que le coût du chemin de fer a beaucoup dépassé la première estimation. On ne saurait mieux expliquer les causes de cette augmentation des frais de premier établissement qu'en faisant lecture de la lettre de M. Hays, qui a déjà été communiquée à la Chambre avec d'autres papiers déposés sur le bureau mais que je citerai pour plus de commodité:

Montréal, 16 novembre 1908.

A l'honorable W. S. Fielding,
Ministre des Finances,
Ottawa (Ont.)

Cher monsieur,—Conformément à l'engagement, énoncé à l'article 34 de la convention du 29 de juillet 1903, intervenu entre cette compagnie et l'Etat, de la part de la compagnie du Grand-Tronc de chemin de fer du Canada de garantir le remboursement des obligations du Grand-Tronc-Pacifique jusqu'à concurrence de la balance nécessaire au parachèvement de la division de l'Ouest, nous avons émis et la compagnie du Grand-Tronc a garanti des obligations hypothécaires du Grand-Tronc-Pacifique à 4 p. 100 remboursables en louis sterling dont le montant a été restreint par le contrat hypothécaire à £2,100,000 pour la section des prairies. Lorsque ces obligations ont été émises, on supposait que le montant fixé suffirait amplement à couvrir la balance nécessaire à l'achèvement de cette section, mais à cause de la qualité de la voie ferrée imposée par la convention, du renchérissement de la main d'œuvre, des rails et des autres matériaux et du prolongement de la section des prairies jusqu'à 130 milles à l'ouest de l'endroit où elle devait aboutir, nous avons constaté qu'il faudra une autre somme de $10,000,000 pour achever la section jusqu'au creek Wolf qui est le point de partage de la section des prairies et de la section des montagnes. Pour prélever cette somme additionnelle, il sera nécessaire de faire une nouvelle émission d'obligations telle que prévue à l'article 34 de la convention du 29 juillet 1903, intervenue entre le Gouvernement et la compagnie du chemin de fer Grand-Tronc-Pacifique et à la convention du 8 juin 1905, intervenue entre le Gouvernement et la compagnie du Grand-Tronc de chemin de fer du Canada; c'est-à-dire que la compagnie du chemin de fer Grand-Tronc émettra des obligations et que la compagnie du Grand-Tronc de

chemin de fer du Canada en garantira le remboursement, tant pour le capital que pour les intérêts. Il faudra faire adopter de nouvelles lois pour permettre aux compagnies de se conformer entièrement à ces conventions relativement à l'émission d'obligations destinées à nous procurer la balance nécessaire (en sus du produit de l'emprunt garanti par l'Etat) au parachèvement de la section des prairies de la division de l'Ouest, et nous désirons obtenir l'assurance que le Gouvernement dont vous êtes membre déposera à la prochaine session du Parlement et appuiera un projet de loi en ce sens, le plus tôt qu'il sera possible.

A cause de la baisse de cette catégorie d'obligations sur les marchés monétaires d'Europe et d'Amérique, il n'est pas probable que nous puissions vendre immédiatement ou dans un avenir rapproché ces effets à de bonnes conditions. Si elles étaient offertes sur le marché monétaire dans des circonstances défavorables, il faudrait probablement les vendre à perte, ce qui diminuerait sensiblement la somme à réaliser et pourrait nuire au crédit des deux compagnies intéressées. Dans ces circonstances et vu que le Gouvernement désire vivement que l'entreprise soit poursuivie sans retard, nous lui demandons de nous aider à utiliser ces obligations en les acceptant au pair en garantie d'un emprunt n'excédant pas $10,000,000 que la compagnie fera à l'Etat pour une période de dix ans. Quant au taux de l'intérêt, les obligations devraient être à 4 p. 100 et le Gouvernement pourra sans doute emprunter à ce taux-là ou à un taux un peu moindre. Par conséquent, en ce qui a trait à l'intérêt, il ne pourrait rien perdre. Comme garantie, le Gouvernement aurait non seulement son recours contre la compagnie du chemin de fer Grand-Tronc-Pacifique, mais aussi le cautionnement de la compagnie du Grand-Tronc de chemin de fer du Canada. Par conséquent, il est incontestable que le prêt ainsi fait par l'Etat serait garanti. C'est un cas où le Gouvernement, en se servant de son crédit, pourrait beaucoup aider à la compagnie sans s'exposer à aucune perte financière.

D'après notre manière de voir, tout le projet indique que le Gouvernement a l'intention de venir en aide à la compagnie en lui prêtant son crédit pour les trois quarts du coût de l'entreprise.

Dans le cas de la section des prairies, on a restreint la somme à $13,000 par mille parce qu'on supposait que ce lui suffirait. L'expérience a prouvé qu'on s'était trompé et que, pour des raisons déjà mentionnées, cette section coûtera beaucoup plus que le chiffre de la première estimation. Ce que nous demandons maintenant c'est en réalité qu'on donne effet à l'intention première qui était de venir en aide à la compagnie jusqu'à concurrence des trois quarts du coût de l'entreprise. Le prêt que nous sollicitons et le produit de la vente des obligations hypothécaires à 3 p. 100 garanties par l'Etat pour la section des prairies égaleront à peine les trois quarts des frais de premier établissement de cette section. Sous ce pli vous trouverez un état de compte indiquant les sommes dépensées pour la construction jusqu'au 30 septembre 1908, et la balance nécessaire au parachèvement de la section des prairies.

M. W. S. FIELDING.

Vu que la compagnie du Grand-Tronc de chemin de fer du Canada a jusqu'à ce jour garanti le remboursement des obligations du Grand-Tronc-Pacifique jusqu'à concurrence d'un montant excédant $30,000,000, obligations dont le produit a servi à la construction et à l'équipement de la voie ferrée et qu'elle a, de plus, avancé une somme considérable à même ses propres fonds afin de poursuivre les travaux de construction, il est essentiel que nous recevions de nouveau l'aide que nous sollicitons du Gouvernement pour nous mettre en état de continuer et d'achever l'entreprise. J'insiste donc pour qu'on nous donne immédiatement le secours qui nous permettra de le faire et d'éviter les résultats désastreux pour le crédit des deux chemins de fer et du pays qui découleraient infailliblement de la cessation des travaux.

Votre tout dévoué,
(Sgné): CHAS M. HAYS,
Président.

Un état indiquant la dépense pour cette section et la balance requise pour l'achever est annexé à cette lettre. Nous avons soumis à M. Collingwood Schreiber l'estimation du coût du chemin faite par la compagnie et nous avons obtenu son rapport. Son estimation du coût de la section des prairies est légèrement plus élevée que celle de la compagnie. Celle-ci, en tenant compte de la valeur du matériel de construction, calcule que cette section coûte $34,059 par mille. M. Schreiber, qui en fait autant, en estime le coût à $34,943 par mille. Il n'y a qu'une légère différence par mille entre les deux estimations. La balance requise, d'après les calculs de la compagnie, s'élève à $9,688,425 et, d'après l'estimation de M. Schreiber, à $10,497,522. Nous considérons que l'emprunt de $10,000,000 correspond à la somme dont la compagnie aura besoin, d'après ces calculs, pour achever la section des prairies. La compagnie du chemin de fer Grand-Tronc-Pacifique, cela va sans dire, est tenue de fournir la balance de la somme requise en sus du produit de l'emprunt garanti par le Gouvernement.

Bien qu'il soit exact de dire, ainsi que M. Hays le déclare dans sa lettre, qu'il est fait mention des trois quarts du coût de la voie ferrée, il est également vrai que le Gouvernement a formellement limité le coût de la section des prairies, car il est stipulé que le montant qui sera prélevé au moyen de la garantie de l'Etat ne devra pas dépasser $13,000 par mille et le Grand-Tronc-Pacifique est tenu de se procurer tout ce qu'il faudra de plus tandis que le Grand-Tronc dont il procède doit lui aider à obtenir les fonds nécessaires.

M. R. L. BORDEN: Avant que l'honorable ministre (M. Fielding) passe à un autre point, je voudrais lui poser une question car je n'ai pas parfaitement compris les chiffres qu'il vient de citer. S'il se refère à la 1re page du rapport qui a été déposé hier, il constate que jusqu'à présent on s'est procuré de la manière suivante les

fonds nécessaire à la construction de la section des prairies:

$10,335,482.91 produit des obligations à 3 p. 100 garanties par l'Etat relativement à la clause concernant les $13,000 par mille;

$9,601,926.30 produit des obligations de la série A garanties par la compagnie du Grand-Tronc de chemin de fer;

$7,094,044.30 avancés par la compagnie du Grand-Tronc de chemin de fer.

Total, $27,031,453.51.

Autant que je puis comprendre, on a besoin d'à peu près $5,000,000 pour achever la section des prairies.

L'hon. M. FIELDING: Non.

M. R. L. BORDEN: La section des prairies coûtera $32,000,000 dont $27,000,000 ont été obtenus, y compris les fonds avancés par la compagnie du chemin de fer du Grand-Tronc.

L'hon. M. FIELDING: Le Grand-Tronc se propose de prendre sur l'emprunt la somme qu'il a avancée provisoirement. Ces fonds appartiennent au Grand-Tronc, et non au Grand-Tronc-Pacifique. Je crois que mon honorable ami constatera que, conformément aux calculs de MM. Hays et Schrieber qui sont presque analogues—l'estimation de M. Schreiber étant un tantinet plus élevée, le Grand-Tronc-Pacifique a besoin de $10,000,000 pour achever la section des prairies. Naturellement, cette somme comprend le remboursement des fonds que le Grand-Tronc a avancés provisoirement.

Je l'ai dit, il est évident que c'est le Grand-Tronc, la compagnie mère, qui est tenue de fournir cet argent; l'obligation du Gouvernement est distinctement limitée aux $13,000 par mille, et le Grand-Tronc-Pacifique et son auteur, le Grand-Tronc, ont assumé le risque de l'augmentation du coût du chemin. Telle est la lettre du contrat, et si nous désirons insister, nous pouvons dire au Grand-Tronc-Pacifique et au Grand-Tronc: Voici votre obligation, à vous de vous procurer l'argent le mieux que vous pourrez. Toutefois, nous pensons qu'il serait malheureux que la compagnie fût forcée d'émettre des obligations pour se procurer l'argent dans un temps où il faudrait tout probablement les placer à sacrifice. Le Grand-Tronc-Pacifique est une entreprise nouvelle, et comme il arrive toujours, dans les nouvelles entreprises de chemins de fer, son crédit est limité. On espère, comme dans le cas d'autres grandes entreprises, que le temps aidant et le trafic se développant, elle jouira d'un crédit fondé sur ses propres resssources. En attendant, il lui faut compter sur autrui. On comprend que si le Grand-Tronc veut émettre lui-même ces obligations force lui sera de les placer à grand sacrifice. Il est incontestable, comme le dit M. Hays dans sa lettre, que le marché n'est pas favorable, à l'heure qu'il est, au sujet de valeurs de ce genre, et si nous voulons absolument que la compagnie les place elle-même, il lui faudra les émettre à un prix beaucoup inférieur au pair. Des valeurs comme celles-là, c'est-à-dire des valeurs du Grand-Tronc-Pacifique garanties par le Grand-Tronc ont été émises récemment à Londres, à 90, ce qui, déduction faite des frais relatifs à la négociation desdites valeurs, a dû laisser moins de 90 à la compagnie. Nous trouverions pitoyable que la compagnie fût forcée d'émettre de telles valeurs à ce prix. Nous avons assez confiance dans l'entreprise pour croire que si la compagnie est aidée, il ne s'écoulera pas bien du temps avant que ces valeurs soient au pair. Voilà pourquoi, bien qu'elles ne vaillent pas autant que cela maintenant sur le marché anglais, nous avons l'intention de les prendre nous-mêmes au pair et de prêter à la compagnie, à raison de 4 p. 100, le somme que ces bons représentent, nous faisant ainsi les banquiers de la compagnie.

Nous ne nous dissimulons pas que, par ce moyen, nous l'aidons considérablement. Nous ne perdrons pas d'argent, en cela, nous le pensons bien; mais nous prêtons le crédit du Gouvernement à la compagnie, de façon à être utiles à cette dernière. Elle devra racheter au pair les valeurs que nous acceptons au pair aujourd'hui bien qu'elles vaillent moins, et elle aura 4 p. 100 à nous payer. Dans une transaction intervenue récemment nous avons dû payer un peu plus de 4 p. 100, de sorte qu'en disant que nous pourrions prêter notre crédit sans y perdre pourrions prêter notre crédit sans y perdre d'argent, M. Hays est peut-être allé un peu loin. Nous admettons donc qu'en assurant à la compagnie l'avantage de contracter cet emprunt, nous prenons au pair des valeurs qu'elle ne pouvait pas placer au pair, et cela à raison de 4 p. 100, quand elle ne pouvait emprunter elle-même à ce taux, et quand le Gouvernement a eu à payer, récemment, un peu plus de 4 p. 100.

M. HUGHES: L'estimation de $34,000 par mille, par la compagnie et par l'ingénieur en chef, comprend-t-elle du matériel roulant et d'autre outillage?

L'hon. M. FIELDING: Non. Il y a une émission spéciale d'obligations pour outillage.

On voudra bien se rappeler qu'à son origine le Pacifique-Canadien se trouva dans des conrconstances semblables à celles-ci. Si importante que parût être cette entreprise, il fut un temps où les capitalistes n'en étaient pas particulièrement enthousiasmés. Alors, la compagnie demanda de l'aide au Gouvernement et le Gouvernement lui en accorda. Cela lui permit de faire face à la situation, et, au bout de vingt ans, les résultats démontrèrent que le Parlement avait bien fait d'accorder de l'aide. Il y eut dans ce temps-là des divergences d'opinions, mais ceux qui n'approuvèrent pas l'emprunt peuvent aujourd'hui se rendre compte qu'il était justifiable. On aida le Pacifique-Canadien à se tirer d'affaires, la construc-

tion du chemin fut achevée, et dès que la compagnie fut en état d'établir son trafic, son crédit se mit à augmenter et elle rendit au Gouvernement, avant échéance, les deniers que celui-ci lui avait prêtés. Nous avons tout lieu d'espérer qu'il en sera ainsi de cette nouvelle entreprise. La division des prairies est généralement reconnue comme devant être profitable. La division des montagnes, plus coûteuse, et les différentes parties de la division de l'Est, plus difficiles, sont, malgré tous leurs avantages, moins susceptibles que la division des prairies de rapporter profit. Nous prêtons cet argent avec hypothèques sur la division des prairies et exclusivement pour les fins de cette division. Nous avons tout lieu de croire que cette division rapportera profit dans un très prochain avenir, et nous croyons bien ne pas engager sérieusement le crédit ni risquer l'argent du Canada en prêtant $10,000,000 à cette compagnie à de telles conditions. Nous avons la promesse du Grand-Tronc-Pacifique de nous payer. J'admets franchement qu'en soi, et à ce moment, cette promesse n'a pas une très grande valeur au point de vue commercial. Comme je l'ai dit, toute compagnie de chemin de fer à son début doit s'attendre qu'un élément de crédit de cette nature soit assez peu appréciée. Nous acceptons de la part du Grand-Tronc-Pacifique une hypothèque sur la propriété. Cette hypothèque n'est pas de premier rang, il y en a plusieurs qui la précèdent et je n'y attache pas grande importance comme garantie, bien qu'elle ne soit pas sans valeur.

L'hon. M. FOSTER: Quelle partie de la propriété cette hypothèque affecte-t-elle?

L'hon. M. FIELDING: La division des prairies. Toute la transaction s'applique à cette division. La première hypothèque sur la division des prairies comme sur celle des montagnes représente la garantie du Gouvernement, de sorte que le Gouvernement détient la première hypothèque sur la division des prairies. Il y a une seconde hypothèque qui représente l'aide déjà accordée par le Grand-Tronc au moyen de sa garantie, puis il y a l'obligation imposée par le statut pour la fourniture de l'outillage. Tout cela aura priorité sur l'hypothèque que nous allons prendre en vertu de la loi qu'il s'agit d'adopter. On a demandé dans la Chambre, quelle serait la valeur de cette hypothèque et j'ai tout de suite répondu qu'elle serait nécessairement d'ordre inférieur.

L'hon. M. FOSTER: Cette hypothèque affecte-t-elle le chemin du Grand-Tronc-Pacifique, son outillage, etc.?

L'hon. M. FIELDING: Oui, pour ce qui est de la division des prairies, et aussi l'outillage de toute la division de l'Ouest. La première hypothèque est pratiquement détenue par le Gouvernement par l'entremise d'une compagnie de fidéi-commissaire pour la garantie du Gouvernement. La seconde est détenue par le Grand-Tronc, pour sa propre garantie, par une compagnie de fidéi-commissaires. Vient ensuite l'obligation concernant l'outillage, puis l'hypothèque que nous avons l'intention de prendre pour assurer cet emprunt. Par conséquent, pour ce qui est de l'hypothèque, je n'y attache pas une très grande importance comme garantie, pour le moment.

M. AMES: Cette hypothèque affecte exactement la même propriété que les deux premières, la propriété comprise dans tout le projet?

L'hon. M. FIELDING: L'obligation concernant l'outillage affecte exactement la même propriété que les deux premières hypothèques; elle n'est pas garantie par des hypothèques spéciales, mais par une disposition du statut.

L'hon. M. FOSTER: Notre hypothèque est-elle au même rang que les autres sur tout le reste?

L'hon. M. FIELDING: Oui, pour ce qui est de la division des prairies. Je l'ai déjà dit, je n'attache pas personnellement beaucoup d'importance à l'hypothèque, comme garantie, pour le moment. Il viendra un temps où le développement de cette propriété augmentera la valeur de cette hypothèque. A l'heure qu'il est, il y a d'autres hypothèques avant la nôtre.

M. AMES: Fait-on une différence entre la division des prairies et celle des montagnes, dans l'attribution de l'argent prélevé, disons, en vertu de la seconde hypothèque, ou la somme entière est-elle destinée à tout le chemin.

L'hon. M. FIELDING: Cette hypothèque affecte toute la division de l'Ouest, mais une partie affecte spécialement la division des prairies, de sorte qu'une partie seulement de la somme peut être appliquée à cette division, mais l'hypothèque est pour toute la division de l'Ouest.

M. AMES: Ne faudrait-il pas acquitter toute l'hypothèque affectant la division de l'Ouest que la troisième hypothèque pût prendre rang par rapport à la division des prairies?

L'hon. M. FIELDING: Je le pense. Mais il est dit dans l'acte d'hypothèque que seulement cette somme spécifiée et limitée du produit de l'hypothèque peut être appliquée à la construction du chemin constituant la division des prairies. Cependant, c'est une hypothèque qui s'étend à toute la division de l'Ouest, et je crois que l'honorable député a raison.

L'hon. M. HAGGART: L'entreprise du Grand-Tronc-Pacifique embrasse-t-elle la partie du chemin de fer déjà construite jus-

qu'au lac Supérieur, ou cette partie est-elle distincte du reste?

L'hon. M. FIELDING: Elle est tout-à-fait distincte du reste. La garantie ne s'y applique pas et ne se rapporte aucunement à cette transaction.

M. NORTHRUP: En faisant cette avance de fonds le Gouvernement pense-t-il que le Canada possède la première hypothèque d'après la transaction de 1903-1904?

L'hon. M. FIELDING: La première hypothèque sur quoi?

M. NORTHRUP: Sur le chemin de fer constituant la division des prairies.

L'hon. M. FIELDING: Certainement.

M. NORTHRUP: Pas du tout.

L'hon. M. FIELDING: Les obligations garanties par le Gouvernement constituent certainement la première hypothèque sur toute la division de l'Ouest.

M. NORTHRUP: Mon honorable ami le comprend ainsi.

L'hon. M. FIELDING: Et l'honorable député autrement.

M. NORTHRUP: Je ne pense pas qu'il y ait le moindre doute à ce sujet.

L'hon. M. FIELDING: L'honorable député peut être plus sage que tous les autres, mais je ne sache pas qu'on ait appelé l'attention de la Chambre sur cette question. S'il s'agit d'une découverte, je serais heureux d'obtenir les renseignements que l'honorable député peut avoir à fournir à cet égard.

On nous dit que la compagnie de garantie détient une première hypothèque contre les obligations garanties par l'Etat sur toute la division de l'Ouest. Nous passons maintenant à la garantie que doit nous donner la compagnie du chemin de fer du Grand-Tronc du Canada. Celle-ci est obligée de fournir les fonds et, au lieu de les fournir en vendant ses obligations sur le marché monétaire, elle s'adresse à nous pour les lui acheter. Mais ces obligations porteront la même garantie que si elles étaient vendues sur le marché, c'est-à-dire la garantie du Grand-Tronc-Pacifique lui-même. Or, la garantie de la compagnie du Grand-Tronc-Pacifique du Canada sur une entreprise quelconque est une sûreté matérielle. Un honorable député a demandé, l'autre jour, quelles réclamations primeraient la nôtre, quel gage aurait l'avantage sur cette garantie que nous offre la compagnie du Grand-Tronc-Pacifique du Canada? J'ai fait faire des recherches à ce sujet, et on me dit que des obligations au montant de £1,488,500 et des actions sur débentures consolidées du Grand-Tronc au montant de £22,825,297, au total £24,413,797 sont incontestablement un premier gage et passeraient avant notre garantie.

Après celles-là, comme on le prétend, vient la garantie qui nous est proposée ici, et les autres garanties de même nature. La compagnie du Grand-Tronc a plusieurs sûretés qui probablement tiendraient le même rang. Puis, la compagnie a donné à entendre que le loyer de certaines lignes louées, au montant total annuel de £77,603, serait peut-être considéré aussi comme frais d'exploitation et, par conséquent, passerait avant cette garantie. La compagnie n'a fait que suggérer cette idée, sans l'affirmer bien catégoriquement, et on me dit qu'il n'est pas sûr que ce loyer serait considéré comme frais d'exploitation. Au contraire, il est probable qu'il ne le sera pas et, par conséquent, n'aura pas la priorité sur cette garantie.

M. AMES: Combien aurons-nous d'associés dans cette deuxième hypothèque, et quel intérêt y auront-ils?

L'hon. M. FIELDING: Je n'en ai pas la liste ici; la compagnie de garantie de l'Atlantique est, je crois, le principal, mais il y en a un ou deux autres. S le débat se continue, je tâcherai de m'assurer. Cette hypothèque passe au rang des autres et non avant.

L'hon. M. FOSTER: C'est-à-dire que le règlement entre le Gouvernement et la compagnie comprend ce loyer?

L'hon. M. FIELDING: La compagnie n'a pas fortement prétendu que le loyer primerait notre garantie. C'est ce qu'elle a prétendu au cours de la conversation avec un de nos fonctionaires supérieurs, mais je ne puis l'assurer. Le montant n'est pas très élevé.

M. MIDDLEBRO: Je vois dans son état de 1892 que le capital emprunté du Grand-Tronc est $91,862,737, et que ce capital est ainsi réparti:

Actions garanties à 4 p. 100..	25,402,996
Premières actions préférentielles..	16,644,000
Deuxièmes actions préférentielles..	12,312,666
Troisièmes actions préférentielles..	34,884,535
Actions ordinaires..	99,913,000

J'avais inscrit une question, l'autre jour, au feuilleton, pour tâcher de savoir quelle catégorie d'actions, s'il en est, aurait la priorité sur cette garantie. Le ministre peut-il me renseigner sur ce point?

L'hon. M. FIELDING: Je crois qu'à part les actions que j'ai déjà énumérées, celles-ci n'auraient pas la propriété sur la présente garantie. J'ai indiqué celles qui priment la garantie proposée: des obligations au montant de £1,488,500 et des actions sur débentures consolidées du Grand-Tronc au montant de £22,885,297, au total £24,413,797. C'est là un premier gage entraînant une obligation annuelle de £1,064, 19s, 10d. Plusieurs des catégories d'actions que l'honrable député a énumérées n'ont certainement pas la priorité sur la garantie proposée. Nous avons un état des affaires de la compagnie du Grand-Tronc indiquant que des montants sont disponibles pour le paiement de toute obliga-

tion qui pourrait surgir en vertu d'une garantie de ce genre.

L'état publié par la compagnie du Grand-Tronc montre quel est le surplus disponible, déduction faite de toues les obligations qui passent avant les sûretés déjà données. En d'autres termes, cet état indique le montant disponible pour le service de l'intérêt sur ces obligations, si cela devenait nécessaire. Le surplus, calculé d'après l'état soumis aux assemblées semi-annuelles de la compagnie, tel que publié par l' "Economist", est le suivant, déduction faite des frais imputables sur la recette nette de la compagnie, y compris le loyer déjà mentionné:

1904, 1ère moitié, surplus.. ..	£124,610		
1904, 2e "	432,103		
			£556,713
1905, 1ère "	£285,033		
1905, 2e "	428,778		
			713,811
1906, 1ère "	£309,861		
1906, 2e "	523,465		
			833,326
1907, 1ère "	£315,319		
1907, 2e "	527,175		
			842,494
1908, 1ère "	£180,494		
			180,494

L'état ne donne que le premier semestre de 1908, et la balance pour le deuxième serait encore incontestablement plus élevée. Mais, comme personne ne l'ignore, l'année 1908 n'a pas été favorable aux chemins de fer, de sorte que je doute que l'état complet pour 1908 accuse un résultat aussi favorable que celui de 1907.

M. AMES : Dois-je conclure que cette somme est disponible pour la distribution entre nous-mêmes et les autres garants, sans distinction, si nous étions obligés de payer l'intérêt sur ces sûretés?

L'hon. M. FIELDING: Non, on me dit que la situation est plus rassurante encore. On me dit qu'il était pourvu aux autres garanties, et que ce montant aurait été disponible pour payer le montant de notre garantie, si la loi proposée avait été en vigueur dans l'une quelconque des années que je viens de mentionner.

M. AMES: Avec les autres?

L'hon. M. FIELDING: Il avait été pourvu aux autres avant d'établir ce surplus. Si cet état est exact, et je le donne sur la foi de l' "Economist", de Londres, l'acceptant comme exact, si la garantie que nous nous propsons d'accepter maintenant de la companie du Grand-Tronc avait été exécutoire dans l'une quelconque de ces années, et s'il était devenu nécessaire pour nous d'effectuer le service de l'intérêt, les montants en question auraient été disponibles pour nous protéger. C'est-à-dire que le service de l'intérêt nécessitant une somme de $400,000 ou £80,000 ,il y aurait eu en disponibilité, pour nous couvrir de toute réclamation qui aurait pu surgir en vertu de cet intérêt annuel de £80,000 un montant de £556,713 en 1904, de £713,811 en 1905, de £833,326 en 1907, de £842,497 en 1907, et de £180,494 pour le premier semestre de 1908.

Si ces chiffres sont exacts, comme je le crois, et je les accepte comme tels, il me semble que le Gouvernement du Canada aurait une garantie amplement suffisante s'il avançait ses capitaux au Grand-Tronc et au Grand-Tronc-Pacifique. Ainsi, monsieur l'Orateur, voici la position. Le Grand-Tronc est une des plus grandes corporations du Canada, et bien que certaines catégories de ses actions ne soient pas du meilleur placement, son crédit en général est très bon. Bien qu'il ait passé, l'année dernière, par une période défavorable, comme les autres chemins de fer, il y a tout lieu de croire qu'avec le retour de la prospérité, très prochaine, espérons-le, nos compagnies de chemins de fer, comme les autres, bénéficieront de l'amélioration des affaires, et que les effets du Grand-Tronc seront mieux cotés.

J'ai plein espoir qu'en prêtant notre crédit dans les circonstances au Grand-Tronc et au Grand-Tronc-Pacifique, nous leur rendons un service dans un moment de besoin: nous courons un bien petit risque, et il vaut beaucoup mieux, dans l'intérêt du pays, dans l'intérêt du Transcontinental national, et dans l'intérêt du crédit du Canada, que le Gouvernement témoigne sa confiance dans cette entreprise en leur prêtant ce montant, prenant en échange leurs obligations au pair, plutôt que de leur permettre de les sacrifier sur le marché. A ces fins, le Gouvernement demande à la Chambre d'accepter la présente résolution et le projet qui en découlera ultérieurement.

M. R. L. BORDEN (Halifax): Monsieur l'Orateur, je sais parfaitement bien que le Parlement et le pays sont engagés à cette entreprise par une décision du Parlement en 1903 et 1904. de même que par le verdict populaire en 1904, alors que cette convention, et la proposition de construire ce grand réseau de chemin de fer fut soumise au corps électoral. J'admets donc qu'il faut compléter cette entreprise. Des montants considérables ont déjà été dépensés, et il semble, à mon avis, que la seule question sur laquelle le Parlement est appelé à se prononcer, est de savoir à quelles conditions et de quelle façon l'entreprise devra être terminée, si ceux qui sont chargés de cette tâche ne sont pas en état de s'exécuter aux conditions alors stipulées et acceptées dans deux conventions distinctes et deux lois distinctes du Parlement? Avant de m'occuper un peu de cette partie de la question, je crois qu'il n'est pas hors de propos de rappeler brièvement ce qui s'est passé depuis que le très honorable premier ministre (sir Wilfrid Laurier) dé-

clara au Parlement le 30 août 1903 que le temps n'attend pas.

La tâche de construire un chemin de fer d'une extrémité à l'autre du continent est une grande entreprise, digne de la population canadienne, si elle avait été le fruit d'un dessein mûri et exécuté d'une façon régulière et pratique. Mais cette entreprise semble avoir été conçue à la hâte, façonnée dans un but politique et exécutée de la manière la plus extravagante et la plus insensée. Je ne dirai pas aujourd'hui que les événements ont démenti toutes les prétentions que le Gouvernement a alléguées au Parlement lors de l'institution de son projet; je ne pourrais pas encore le dire, car dans bien des cas, les événements ne sont pas arrivés, et ainsi la promesse n'a pu encore s'être faussée, mais pour peu que les événements se soient produits, il serait difficile pour un partisan du Gouvernement d'indiquer une seule des prétentions alléguées au Parlement et au public qui ait été justifiée. Quel était le refrain de la chanson que le premier ministre a chanté au Parlement le 30 août 1903?

Il disait: il faut se hâter; le temps presse; plaise au Ciel qu'il ne soit pas déjà trop tard. Et pourquoi cela? Parce qu'il avait jugé à propos de dire—et en cela il n'a pas fait preuve de patriotisme—que le Canada était absolument à la merci des Etats-Uni au sujet du transit en entrepôt. Sa description des dangers, des maux et des désastres qui résulteraient pour le Canada si le transit en entrepôt était aboli, couvre des pages du hansard, et l'honorable premier ministre déclara qu'on pouvait s'attendre à perdre ce privilège d'un jour à l'autre. Six années ont passé depuis et comme l'honorable premier ministre le sait nous n'avons pas entendu souffler un seul mot de l'abolition du transit en entrepôt, ce qui fait que les deux tiers du discours de mon honorable ami portant sur ce sujet, n'étaient que du vent et avaient pour but d'excuser une entreprise aussi hâtive et aussi peu étudiée.

L'honorable premier ministre a déclaré aussi devant cette Chambre et en dehors que le nouveau Transcontinental était destiné à ouvrir et à développer les grandes régions du nord du Canada. On me permettra de citer un extrait du marché cité dans une annexe de la loi de 1903 et portant la date du 29 juillet 1903. J'omettrai les mots inutiles:

> Attendu qu'il est dans l'intérêt du Canada de construire et d'exploiter une ligne de chemin de fer traversant le Canada d'un océan à l'autre, dans le but d'assurer au pays l'échange le plus direct et le plus économique de trafis entre la partie est du Canada et les provinces et territoires à l'ouest des grands lacs, dans le but aussi, d'ouvrir et de coloniser les régions du nord du Canada, promouvoir notre commerce à l'intérieur et à l'étranger, et développer nos exportations par les ports canadiens, etc.

La Chambre remarquera l'expression "ouvrir et coloniser les régions du nord du Canada". L'honorable premier ministre a développé cette idée tout le long de son discours. Il a dit que ce chemin de fer traverserait la passe de la rivière aux Pins ou la passe de la rivière à la Paix et ouvrirait les riches prairies de cette région. Or, si nous examinons la carte qui est devant nous nous voyons que le chemin de fer a été construit à 100, 150 ou 200 milles au sud du tracé que nous indiquait le très honorable premier ministre dans son discours devant cette Chambre. Le tracé n'est pas à 100 ou 200 milles au sud sur tout le parcours du chemin, parce que naturellement la ligne va de Winnipeg à Edmonton, mais à quelle distance passe-t-elle au sud de la passe de la rivière à la Paix, ou de la passe de la rivière aux Pins, et, dans quelle mesure ouvre-t-elle les régions du nord du Canada qui à cette époque n'avaient pas de chemins de fer. Naturellement le nouveau chemin traverse les régions du nord d'Ontario et de Québec, mais ce n'était pas de cela que l'honorable premier ministre voulait parler, parce qu'il a mentionné explicitement les riches prairies de l'Ouest qui se trouvaient dans la zone nord que devait traverser le chemin de fer. En plusieurs circonstances devant le Chambre et dans le pays il s'est servi d'expressions qui confirment entièrement ma prétention. Il a dit et répété que le chemin de fer devait toucher à Winnipeg et ensuite s'enfoncerait de nouveau dans l'intérieur.

Il nous a dit que le tronc principal du chemin de fer ouvrirait des millions d'acres de terres productives d'un bout à l'autre de son parcours. Il nous a dit que le chemin passerait au nord du chemin de fer Pacifique-Canadien dans le Manitoba, dans les Territoires du Nord-Ouest et dans les régions minières de la Colombie-Anglaise; qu'il suivrait le tracé proposé par le Board of Trade d'Halifax, (tracé qui, d'après ce que je comprends, passait au nord du lac Winnipeg); qu'il ouvrirait à la colonisation nos terres de l'intérieur, augmentant ainsi la largeur aussi bien que la longueur du Canada, et, qu'à l'exception des termini, le chemin serait éloigné d'au moins trente milles de toute autre chemin de fer existant. A la séance du 2 septembre 1903 nous trouvons dans le hansard que l'honorable premier ministre a dit que le Grand-Tronc-Pacifique devait être éloigné d'au moins trente milles de tout chemin de fer construit ou dont la ligne était tracée. Mais, monsieur l'Orateur, si nous examinons le tracé de ce chemin de fer et celui des autres lignes, que nous avons sur le bureau de la Chambre, nous trouvons que sur des milles et des milles, le Grand-Tronc-Pacifique suit à presque un jet de pierre parallèlement les autres grands chemins de fer transcontinentaux auxquels ce Parlement avait donné des subventions considérables avant qu'il fût question du Grand-Tronc-Pacifique.

L'honorable premier ministre nous a dit

qu'il avait des masses de renseignements concernant tout ce qui se rapportait au Transcontinental national, et entre autres renseignements, il nous a dit que la division des montagnes aurait 600 milles de longueur et coûterait $18,000,000. Mais cette division a aujourd'hui 836 milles de longueur, et d'après les estimations de l'ingénieur même du Gouvernement, sa construction coûtera $67,056,000 ou près de $50,000,000 de plus que l'honorable premier ministre a prédit. Les masses de renseignements sous ce rapport semblent avoir été bien insuffisantes , et je crois que mon honorable ami l'admettra lui-même. L'honorable premier ministre nous a dit ensuite:

L'excédent de cette année (1903) fournira l'argent nécessaire à la construction du chemin depuis Moncton jusqu'au Pacifique. . .

Or, à la fin de présent exercice financier la dette du pays est augmentée de près de $50,000,000, et il n'y a pas un tiers du chemin de complété. Mais mon honorable ami avait encore d'autres masses de renseignements; il disait:

Nous pouvons raccourcir de 120 à 140 milles la distance entre Moncton et Lévis.

Mais quel est le résultat? Le parcours de Moncton à Lévis par l'Intercolonial est de 488 milles, et aujourd'hui on calcule que le parcours entre les deux mêmes points par le Grand-Tronc Pacifique sera de 459 milles, soit 29 milles de moins, et on a estimé que cette partie du chemin coûterait $29,176,420. De sorte que les 29 milles de moins que par le chemin de fer intercolonial nous coûteront exactement un million de dollars par mille. Le ministre des Finances, a aussi fait usage de ces masses de renseignements, et il nous a dit:

Le chemin de Moncton à Québec coûtera $12,500,000. De Québec à Winnipeg, $51,625,000; l'intérêt durant la construction s'élèvera à $7,031,975.

Le ministre des Finances disait que mon estimation de $75,000,000, sans intérêt, était trop élevée de $10,875,000, mais le Gouvernement admet lui-même, aujourd'hui, que le chemin de fer depuis Moncton jusqu'à Winnipeg, y compris l'intérêt, ne coûtera pas moins que $124,403,000. L'honorable premier ministre doit voir maintenant, en face de ces résultats comparés à ses prédictions, de quelle valeur était ses montagnes d'informations, et quel prophète véridique il a été au sujet de la dépense que la construction de ce chemin de fer causerait au pays. On a fait d'autres prédictions et d'autres critiques dont je parlerai un peu plus tard. Pour le présent je dirai seulement que personne ne devrait être surpris si ces prédictions ne s'accomplissent pas mieux que celles auxquelles je viens de faire allusion, et certaines autres dont je me propose de parler.

M. R. L. BORDEN.

Mon honorable ami le ministre des Finances, la grande autorité financière du Gouvernement, ne s'est pas contenté d'estimer le coût de la division des montagnes à la somme de $18,000,000, chiffre que son chef avait fixé lui-même, mais en 1904, une année après l'estimation du premier ministre à $18,000,000, il a fait une autre estimation. Il avait alors l'expérience de près d'une année pour l'aider à faire une estimation plus juste, et il a donné à la gauche, ainsi qu'il le disait, le bénéfice du doute. Mon honorable ami d'Hamilton (M. Barker) avait estimé le coût de la division des montagnes, y compris l'intérêt à $6,000 par mille. Le ministre des Finances assura la Chambre que cette estimation était excessive. Il a dit qu'il était prêt à l'accepter, mais seulement sous protêt. A ce prix, disait-il, la division des montagnes, longue de 480 milles, coûterait $26,880,000 ou a peu près $40,000,000 de moins que l'estimation que les ingénieurs du Gouvernement font aujourd'hui. C'était un point très important parce que sur ce chiffre l'honorable premier ministre calculait la somme que le pays aurait à garantir en rapport avec la division des montagnes; il basait aussi sur ces chiffres son estimation de la somme que le pays aurait toujours à payer comme intérêt sur cette garantie pendant sept ans. Il estimait à moins une dépense qu'il nous dit aujourd'hui devoir s'élever à plus de $67,000,000, et nous aurons à payer sans recours aucun, l'intérêt pendant sept ans sur les trois quarts de cette somme. Et ainsi il disait au Parlement et au pays, que la garantie du Canada pour la section des montagnes ne dépassera pas la somme de vingt et un millions de dollars, cependant, d'après les estimations déposées aujourd'hui la garantie que le pays devra donner relativement à la division des montagnes sera d'au moins 150 p. 100 de plus que le chiffre que le premier ministre donnait en cette Chambre en 1904. En 1903, le premier ministre nous a expliqué la même chose au sujet des excédents. Il a dit, ainsi que le hansard de la séance du 12 août 1903 nous le montre:

Si vous possédez un excédent de $13,725,706. . . Si vous prenez cette somme et la déposez dans une compagnie de prêt à 3 p. 100 par année, intérêt payable semi-annuellement. . . cette somme suffirait à payer toutes les obligations.

Il ne dira pas cela aujourd'hui; il ne dira pas que même le double de cette somme pourrait donner toutes les obligations. L'honorable M. Paterson disait:

La dépense pour le pays sera d'environ treize à quatorze millions de dollars. Le ministre des Finances nous a démontré, par des calculs d'actuaire très précis, que la somme de treize a quatorze millions de dollars déposée annuellement pendant douze ans, payerait tout ce que devra coûter le chemin de fer.

Mon honorable ami le député de Brandon (M. Sifton) est allé plus loin qu'aucun de ses collègues dans ses assertions. Il a dit que le ministre des Finances avait prouvé absolument l'exactitude de ses calculs, à condition que la compagnie du Grand-Tronc-Pacifique et celle du Grand-Tronc remplissent leur engagements. Voici ses paroles:

Mon honorable ami le ministre des Finances—je devrais peut-être demander à la Chambre de porter une attention toute particulière à cette phase de la question, parce que je crois que c'est la plus importante dans toute cette discussion—mon honorable ami le ministre des Finances a étudié du commencement à la fin les conditions de ce contrat relatives à la partie financière. Il a fait un calcul sérieux et exact de l'argent que nous aurions à payer à la compagnie du Grand-Tronc-Pacifique si elle remplissait ses engagements.

La Chambre a déjà eu occasion de constater la précision et l'exactitude des calculs de mon honorable ami le ministre des Finances. L'honorable député de Brandon, qui parlait alors en sa qualité de membre du Gouvernement, et a qui était chargé de défendre le projet du Grand-Tronc-Pacifique, chaque fois que l'occasion s'en présentait, et qui l'a défendu probablement avec plus de force et de succès qu'aucun autre ministre, continuait comme suit:

Tels sont les calculs faits par le ministre des Finances. Si la compagnie du Grand-Tronc remplit ses obligations il est impossible d'échapper à la conclusion que mon honorable ami a exposée devant cette Chambre. Vous ne sauriez répliquer à cet argument en vous contentant d'esquisser un sourire ou de faire des moqueries. Il n'y a qu'un seul moyen de répondre à l'argument qu'il a présenté à la Chambre; c'est en prouvant que la compagnie du Grand-Tronc sera impuissante à exécuter son marché. C'est la seule réplique possible. Si la compagnie du Grand-Tronc remplit son marché, alors nous aurons à verser précisément la somme indiquée par le ministre des Finances. Pas un dollar de plus ni de moins.

En 1908, le ministre des Chemins de fer et des Canaux (M. Graham) porta la parole sur cette question. J'emprunte au compte rendu des débats et il importe de noter la divergence qui existe entre les arguments présentés en 1903 et 1904 et ceux de 1908. Le ministre des Chemins de fer cherche ici à employer le même argument au sujet des deniers que la pays serait obligé de débourser. Voici comment le ministre s'est exprimé en 1908:

Le seul fardeau dont soit grevé le pays pour la construction de la section du réseau, de Moncton à Winnipeg, est une totalité de $26,859,676 d'intérêt qui s'accumulera durant les sept premières années de l'affermage de cette section par la compagnie du Grand-Tronc-Pacifique.

Comme on le voit, il parlait non pas du réseau dans son ensemble, mais uniquement de la partie du réseau entre Moncton et Winnipeg. Voici une autre observation présentée par le ministre:

L'accroissement des dépenses tient surtout à deux causes: premièrement, le renchérissement des matériaux et de la main-d'œuvre, et en deuxième lieu, le type amélioré du réseau.

Il a souvent été question du type perfectionné adopté pour ce réseau et j'ai voulu constater la pensée du ministre des Finances, lorsqu'il présenta en 1904 le calcul en question. Voici la question que je lui posai et qui figure au compte rendu des débats de cette année:

M. R. L. BORDEN: Ces évaluations s'appliquent-elles à une pente de quatre dixièmes p. cent?

L'hon. M. FIELDING: Ces évaluations sont basées sur la somme plus élevée de $35,000 par mille, pour la section de Québec en gagnant l'ouest, et de $31,250 par mille, pour la section de Québec à Moncton.

M. R. L. BORDEN: Le ministre a-t-il sous les yeux un rapport dressé par quelque ingénieur affirmant qu'il est possible de construire pour cette somme une ligne avec une pente de quatre dixièmes?

L'hon. M. FIELDING: Non, mais un ingénieur m'a déclaré que la compensation supérieure de 25 pour 100 au dernier chiffre est une compensation légitime et raisonnable.

M. R. L. BORDEN: Tenez-vous cela du sous-ministre des chemins de fer?

L'hon. M. FIELDING: Oui, de M. Schreiber.

Cette évaluation de $35,000 par mille, le ministre des Finances, paraît-il, y est arrivé en ajoutant 25 p. 100 aux $28,000 par mille, et quant à lévaluation de $31,125 par mille, il l'a obtenue en ajoutant 25 p. 100 à son évaluation de $25,000 par mille. D'après l'avis exprimé par le ministre à cette époque, ces évaluations suffisaient pour faire face aux frais d'une pente de quatre dixièmes pour cent. Par conséquent, le ministre des Chemins de fer, en supposant qu'il existe quelque modification en ce qui concerne la pente, ne semble pas avoir bien soigneusement examiné les déclarations faites par son collègue en 1903 et en 1904, et on ne saurait s'appuyer légitimement sur cet argument pour pallier l'énorme dépense dont on a grevé le pays.

On a fait valoir un autre argument devant les électeurs. Le Gouvernement n'a pas voulu permettre à la compagnie du Grand-Tronc de se dessaisir de son titre aux $25,000,000 d'actions ordinaires, conformément à la convention de 1905.

Le Gouvernement affirmait que ce serait là chose dangereuse et qu'on sauvegarderait mieux les intérêts du pays, en obligeant la compagnie du Grand-Tronc à détenir ces actions, durant toute la période du bail serait absolument imprudent et dangereux de permettre à la compagnie de se dessaisir de ces actions, parce qu'elles pour-

raient servir à la spéculation. Bien, qu'est-il arrivé? L'année suivante, le Gouvernement modifia le contrat à la demande, et je pourrais plutôt dire, sur l'ordre de la compagnie du Grand-Tronc et en 1904, il autorisa cette compagnie à faire ce qu'il considérait chose fatale en 1903.

En 1903, on nous déclarait que le marché était avantageux aux deux parties intéressées. La compagnie du Grand-Tronc-Pacifique était au fond de l'entreprise et ne manquerait certes pas de remplir son marché. Pour ne pas fatiguer l'attention de la Chambre je me contenterai de quelques citations. Le ministre des Finances nous a fait à ce sujet des déclarations très catégoriques. Voici ce qu'il dit au sujet de la compagnie du Grand-Tronc:

Nous ne nous sommes pas contentés du simple fait que cette compagnie prête son appui à cette mesure. Nous avons exigé qu'elleparticipe au marché, qu'elle soit partie intégrante de l'entreprise et qu'elle en constitue tout l'ensemble.

Aujourd'hui, voici qu'on nous présente une fort modeste demande: celle de fournir $10,000,000 pour la construction de la section des prairies, la somme de $7,000,000 étant destinée à rembourser la compagnie du Grand-Tronc pour ses avances, bien que cette compagnie forme partie intégrante de l'entreprise et en constitue même tout l'ensemble. La modestie de cette requête n'est nullement faite pour nous surprendre. A coup sûr, nul député ici ne saurait s'étonner de la modération de pareille demande; mais c'est précisément ce que le ministre des Finances soumet à la Chambre, dans la motion qu'il nous a présentée aujourd'hui. Plus loin il ajoute:

Cependant, sans revenir sur un débat précédent, j'ajoute que telle est la prescription de la loi, et la compagnie nous a assuré qu'elle serait disposée à se conformer aux prescription de la loi.

Le député de Brandon (l'honorable M. Sifton) alors ministre de l'Intérieur, a dit:

Il s'agit d'un marché parfaitement explicite, conclu avec une compagnie parfaitement solvable.

Le ministre de l'Agriculture disait:

Monsieur l'Orateur, le Gouvernement fait une proposition bien catégorique, incorporée dans un contrat passé en bonne et due forme, avec une société jouissant d'une parfaite réputation financière, disposant de grandes ressouces et qui poussera l'exécution de ce projet avec toute la rapidité possible.

Le député de Norfolk-nord (M. Charlton) avait été chargé de répliquer à l'ex-ministre des Chemins de fer et des Canaux (l'honorable M. Blair) lequel venait de remettre son portefeuille, parce qu'il différait d'avis avec le Gouvernement, touchant l'attitude adoptée par ce dernier à cet égard, et voici ce qu'il dit:

Nous avons toute la puissance, toutes les ressources financières et la réputation bien établie de la compagnie du Grand-Tronc à l'appui du Grand-Tronc-Pacifique. Les deux compagnies n'en font qu'une.

Voici un dernier témoignage que j'ai réservé pour la fin, mais qui n'est pas le moins important, je cite le premier ministre lui-même:

Je ne nie pas que la compagnie du Grand-Tronc ne soit au fond de cette entreprise. Elle ne saurait manquer de remplir son engagement pour la partie de l'est. Sinon, elle manquerait à ses obligations pour la partie de l'ouest. Elle ne saurait forfaire à une partie de ses obligations, sans y forfaire pour tout l'ensemble de l'entreprise. La compagnie se trouve donc parfaitement liée par ce marché et elle ne saurait s'en écarter.

Le ministre des Finances (M. Fielding) a bien voulu nous dire aujourd'hui que la proposition qu'il nous présente ne porte nullement atteinte au contrat intervenu en 1903, tel que modifié par celui de 1904. Réellement? Voyons ce qui en est. Si le contrat de 1903, tel que modifié par celui de 1904, était mis à exécution, la compagnie du Grand-Tronc serait tenue de garantir les obligations pour la section des prairies jusqu'à concurrence d'une somme de $20,000,000 et de $21,000,000; mais quand la Chambre aura adopté la résolution à l'étude, la compagnie sera-t-elle tenue de garantir ses obligations jusqu'à concurrence de pareille somme? Le ministre des Finances le sait parfaitement, la compagnie ne sera alors nullement tenue d'exécuter cette partie de son marché. Ainsi, bien que la proposition à l'étude, au point de vue strict du texte, ne modifie nullement les clauses et conditions du contrat, elle en modifie réellement la substance, dans le sens que je viens d'indiquer.

Le ministre de l'Industrie et du Commerce (sir Richard Cartwright) qui siégeait ici à cette époque, déclara que c'était là un excellent marché. Voici ses propres paroles:

A mon avis, un excellent marché est celui qui tient compte des intérêts des deux parties contractantes. Cela s'applique d'une façon notable dans la circonstance dont il s'agit.

Ce marché est donc avantageux aux deux parties intéressées—voilà ce qu'on disait en 1903. A la suite de la modification apportée en 1904, le marché était encore devenu plus avantageux à la compagnie du Grand-Tronc-Pacifique et à la compagnie du Grand-Tronc. Etudions la nature de ces modifications.

Passons sous silence les modifications de moindre importance, pour nous attacher aux plus importantes. En 1904, le Gouvernement revient à la charge et demande de nouvelles modifications. Entre autres choses, il demande la majoration des garanties pour la division des montagnes, de sorte que la garantie de l'Etat s'élève aux trois quarts du coût, quel que soit le chiffre. Jusqu'à cette époque, la garantie

de l'état avait été fixée à $30,000 par mille. Je le répète, le Gouvernement accorda à la compagnie du Grand-Tronc la faculté d'aliéner les actions ordinaires, et cela bien qu'il se fût carrément prononcé contre toute disposition de ce genre; en outre, il prorogea de trois ans le délai pour la construction du réseau. On ne fit valoir aucune raison bien puissante à l'appui de ces modifications. Dans un discours où il appuya fortement sur les questions de ce genre, le premier ministre nous rappela que, le 15 juin 1671, on avait cueilli des roses en fleur à 200 milles de distance du tracé actuel du chemin de fer. On affirma aussi catégoriquement devant cette Chambre, à l'époque en question, que la compagnie du Grand-Tronc n'acquiescerait pas à la première convention et force nous fut de la modifier; les actionnaires du Grand-Tronc refusèrent de ratifier le traité et il fallut bien y apporter certaines modifications. Cette Chambre, à la pluralité des voix, ratifia donc les modifications en question, et le contrat obtint son plein effet en 1904. Quant à nous, députés de la gauche, nous déclarâmes que les clauses et conditions de ce traité étaient absolument insuffisantes pour empêcher la compagnie du Grand-Tronc d'acheminer son trafic vers Portland, comme elle l'avait fait par le passé. Au cours du débat de 1904, le premier ministre avait dit:

Nous ne saurions complètement réparer les erreurs du passé; la compagnie du Grand-Tronc a fait de Portland son terminus d'hiver. Je ne m'attends pas à ce qu'elle renonce à ses avantages.

Au cours du même débat il ajoute:

J'ai parcouru le discours prononcé par M. Borden, mais je dois l'avouer, il y a peut-être de ma faute, mais je serais bien aise qu'il m'éclairât sur ce point-ci: après avoir amené les marchandises de l'ouest de North-Bay, comment réussirait-il à acheminer ce trafic-marchandises vers Saint-Jean et Halifax, par voie du Grand-Tronc? Il m'obligerait en m'éclairant à cet égard.

A mon avis, suivant toutes les probabilités, ce trafic-marchandises pourrait s'acheminer vers Saint-Jean et Halifax aussi facilement que lorsque la compagnie du Grand-Tronc-Pacifique l'aurait amené à Québec, à proximité de Portland où se concentrent tous les puissants intérêts de cette compagnie. Mais, je ne tiens pas à revenir sur cette question déjà reléguée dans le passé; je tiens à mettre en reliefs certaines observations présentées à la Chambre, au cours de cette session même par le ministre des Chemins de fer et des Canaux.

Il s'est exprimé ainsi:

Nous avons, c'est vrai, une entente et une convention avec le Grand-Tronc. Mais le Grand-Tronc communique avec Portland et bientôt il aura établi des communications plus loin dans l'est. Et bien qu'il se conforme aux termes de son entente avec nous, il ne donne pas une livre de marchandises à l'Intercolonial s'il peut éviter de la lui donner; il réserve le plus qu'il peut à sa propre ligne pour le transporter à Portland.

On ne doit pas oublier que le Grand-Tronc a eu bien soin de ne pas se laisser lier par une seule des dispositions contenues dans les conventions de 1903 et de 1904. Il n'est pas devenu partie à ces contrats. Nous avons montré alors que, sans transgresser une seule ligne ou une seule syllabe de ces conventions, la compagnie du Grand-Tronc pouvait envoyer, et nous avons cru qu'elle enverrait, une armée de solliciteurs dans toute l'étendue de l'ouest du Canada, pour faire en sorte que la plus grande majorité des ordres d'expéditions de marchandises, par cette voie ferrée, soient dirigés de telle façon que les transports s'effectueraient par Portland et non par Saint-Jean ou par Halifax et, si les choses se passent ainsi, le Parlement ne peut rien dire à la compagnie du Grand-Tronc ou à la compagnie du Grand-Tronc-Pacifique. Quand un ministre de la couronne, l'honorable ministre des Chemins de fer et des Canaux (l'honorable M. Graham), nous a dit très franchement que ce n'est pas seulement l'intérêt du Grand-Tronc, mais bien son intention absolue et son désir, d'envoyer à l'avenir son trafic, pouvons-nous bien nous glorifier de l'assurance que nous avons, par les conventions de 1903 et de 1904, une garantie que le but principal et essentiel de cette entreprise sera atteint à savoir le groupement de l'énorme commerce de l'ouest du Canada et son expédition dans nos ports de mer des Provinces maritimes. L'avenir dira, monsieur l'Orateur, qui a tort ou raison; il dira si nos critiques étaient justes ou si ce sont ceux-là qui ne se trompaient pas, qui siégent aujourd'hui en face de nous et qui sont assis sur les banquettes ministérielles. Laissons faire le temps car personne aujourd'hui ne peut se prononcer avec exactitude.

Permettez que je parle de la conduite du Gouvernement quand il a voulu mettre à exécution cette convention dans ses grandes lignes. La loi de 1903 prévoit que la voie ferrée sera construite sous la direction et l'administration d'une commission nommée par le Gouvernement. A ce moment, ou peu de temps après, le gouvernement des Etats-Unis s'est décidé à se lancer dans une grande entreprise, la construction du canal de Panama. Le gouvernement américain a procédé comme le Gouvernement canadien, il a décidé que le canal de Panama serait construit sous la direction et le contrôle d'une commission nommée par le pouvoir exécutif des Etats-Unis. Chacun sait que la valeur d'une commission, la valeur du travail qu'elle peut faire et la valeur des services qu'elle peut rendre, dépendent presque entièrement de l'expérience, du caractère et de l'habileté des personnes qui composent cette commission. Je ne veux pas prononcer une parole contre aucun des membres, en tant que sim-

ples citoyens, nommés par le Gouvernement, mais je reste dans la limite de mes droits de député au Parlement, en signalant à la Chambre et au peuple canadien, comme je le fais aujourd'hui, qu'aucun de ces personnages n'avait la moindre connaissance ni la plus petite expérience de l'œuvre importante que la commission devait entreprendre.

Si j'avais eu besoin de faire exécuter un travail dépendant du genre d'opérations particulières dans lesquelles étaient intéressés ces messieurs, à l'époque de leur nomination, je me serais probablement adressé à l'un d'eux. Si j'avais eu besoin d'un avis sur un point de droit dans la grande province de Québec, je me serais adressé très volontiers à la société dont était membre M. Parent, aujourd'hui président de la commission. Je n'ai pas ici l'intention de jeter aucun discrédit qui pourrait atteindre M. Parent dans sa carrière publique ou professionnelle; je veux simplement signaler le fait qu'en ce qui a trait à la construction d'un chemin de fer, M. Parent n'avait absolument aucune expérience et qu'en conséquence le Gouvernement n'aurait pas dû le nommer président de cette commission. Si j'avais eu besoin d'un renseignement sur les lois de la Nouvelle-Ecosse, ou si j'avais eu besoin qu'un des membres du barreau de cette province, procédât à des poursuites en mon nom, je me serais adressé à M. McIsaac qui est avocat et célèbre dans sa profession.

Mais chacun sait qu'il n'avait aucune expérience de la construction des chemins de fer, et en conséquence il n'aurait pas dû être choisi pour la place à laquelle le Gouvernement l'a nommé. Si j'avais désiré obtenir des renseignements relativement à la papeterie ou à la fabrication des corsets, j'aurais pu m'adresser à M. Reid qui a été nommé membre de cette commission, mais je ne me serais pas cru obligé d'aller le trouver pour lui demander son avis relativement à la construction d'un chemin de fer. Et enfin, si j'avais eu besoin de renseignements pour l'achat de grains ou pour des questions agricoles, j'aurais eu sans doute un bon avis et une consultation excellente en m'adressant à M. Young qui, lui aussi, a été nommé membre de cette commission; mais j'ai encore à apprendre que M. Young possède quelques-uns des avantages énormes que l'expérience aurait pu lui procurer et qui l'a rendu digne d'être désigné par le Gouvernement comme membre de cette commission.

Nous savons tous, monsieur l'Orateur, pourquoi ces personnes ont été nommées. Nous savons qu'elles n'ont pas été choisies en raison de leur expérience, mais parce qu'elles ont rendu ou qu'elles sont censées avoir rendu des services politiques au parti libéral. Cela va sans dire.

Voyons maintenant quelle a été la conduite du gouvernement des Etats-Unis sur une question similaire. Avant 1896, mon très honorable ami (sir Wilfrid Laurier) fut amené à signaler les erreurs et les maux de l'administration des Etats-Unis et les défauts de leur système gouvernemental, en déplorant le fait—il disait que c'était un fait—que les méthodes qui étaient en usage aux Etats-Unis se répandaient dans le Dominion, sous l'administration notoirement mauvaise des conservateurs. C'était le refrain que chantait alors le très honorable premier ministre.

Examinons donc ce qui s'est passé aux Etats-Unis et comparons-le avec ce qui est arrivé chez nous. Nous laisserons alors les membres de la Chambre, même ceux qui appartiennent au parti libéral se lever et déclarer qu'ils sont fiers de la comparaison qui existe entre ce qu'a fait le gouvernement américain et ce qu'a fait le Gouvernement canadien.

Le 29 février 1904, le président des Etats-Unis a nommé une commission du canal de l'isthme composée de sept membres, dont la nomination a été régulièrement confirmée par le sénat le 3 mars. Les commissaires étaient: John G. Walker, contre-amiral en retraite de la marine des Etats-Unis qui avait été président de commissions précédentes du canal, chargé de faire des enquêtes et de remettre un rapport; George W. Davis, major-général en retraite de l'armée des Etats-Unis; William B. Parsons, un ingénieur civil éminent de New-York; William H. Burr, professeur de génie civil à l'université de Columbia, N.-Y.; Benjamin M. Harrod, ex-ingénieur civil de la ville de Nouvelle-Orléans et de l'état de Louisiane; Carl E. Grunsky, ingénieur civil de San Francisco, Californie, et Frank T. Hecker, ingénieur civil de Détroit, Michigan. Le contre-amiral Walker fut nommé président de la commission et le général Davis fut nommé gouverneur de la zone du canal. Dominic I. Murphy, de Washington, D.C., fut choisi comme secrétaire de la commission et Charles E. Magoon, un juriste remarquable de Lincoln, Nebraska, comme avocat conseil.

Plus tard, le gouvernement des Etats-Unis, pour des motifs dans lesquels je n'ai pas besoin d'entrer, trouva qu'il était nécessaire de réorganiser cette commission et il la réorganisa. Une nouvelle commission fut nommée, composée de Théodore P. Shout de l'Ilinois, ingénieur civil et président de chemin de fer; Charles E. Magoon, de Nébraska, un juriste distingué, qui avait été avocat-conseil de l'ancienne commission et avant cela chargé du contentieux du bureau des affaires insulaires du ministère de la guerre; John F. Wallace, ingénieur civil, qui avait été ingénieur en chef sous l'ancienne commission et dont l'expérience était consommée en fait de travaux de chemins de fer et de canaux; Mordecai T. Endicott, contre-amiral en retraite de la marine des Etats-Unis, ancien chef de la division des arseneaux et des docks du département de

la Marine et qui était ingénieur civil avant d'entrer dans la marine; Peter C. Hains, général de brigade en retraite de l'armée des EtatsUnis, ancien élève de West-Point, qui avaît servi avec distinction durant la guerre civile et qui s'était occupé de travaux importants de ports et d'autres ouvrages de génie; Oswald H. Ernst, colonel de l'armée des Etats-Unis, ancien élève de West-Point, et qui avait servi avec distinction dans le corps du génie, et Benjamin M. Harrod, de la Louisiane, un ingénieur civil de grands talents, ancien membre de la première commission du canal.

Voilà donc les deux méthodes. Au simple jugement de la Chambre, quelle est la meilleure méthode dans l'intérêt des contribuables du pays? Peut-il y avoir un doute à ce sujet ? Un député peut-il dire, en conscience, que le système adopté par le Gouvernement pour former cette commission a été le meilleur dans l'intérêt du pays ?

Maintenant, la compagnie du Grand-Tronc s'adresse à nous pour obtenir de meilleures conditions. C'est à quoi cette demande se résume. Elle veut en réalité une modification de la convention de 1903 qui déjà avait été modifiée en 1904. On nous demande de contribuer un fort montant de l'aide financière nécessaire à la construction de la division de l'ouest. Je vais faire passer à mon honorable ami le ministre des Finances (M. Fielding) un relevé qui comporte en chiffres ronds—je n'ai pas la prétention d'être exact en tous points—ce que le pays a payé et ce que le Grand-Tronc a déboursé pour la division de l'ouest.

Le pays s'engage à garantir l'intérêt de la division des prairies, sur une distance de 916 milles, à $13,000 par mille, formant une garantie totale de $11,908,000. La division des montagnes est évaluée en chiffres ronds à $67,000,000. Or, si je devais émettre des obligations à 3½ p. 100 en quantité suffisante pour avoir une somme de $67,000,000, vous constateriez que l'émission totale des obligations s'élèverait à $73,000,000. Soixante-quinze pour cent de la somme que nous avons entrepris de garantir s'élèverait à $54,750,000 ou au montant total de $66,658,000 que les habitants du Canada doivent garantir.

Le ministre des Finances observera qu'en faisant cette estimation de $13,000 par mille, je n'ai pas tenu compte de la garantie inscrite au contrat, comme il l'a déclaré cet après-midi, d'une somme équivalente à $13,000 par mille. Je n'ai pas tenu compte davantage de l'évaluation du montant garanti par la compagnie du Grand-Tronc; de sorte que mon calcul devra être sensiblement modifié à cet égard, mais non pas très sensiblement. Ainsi donc, l'emprunt projeté que le ministre des Finances prie maintenant la Chambre d'accorder s'élève à la somme de $10,000,000, et notre responsabilité à cet égard, est, bien entendu, aussi grande que notre responsabilité à l'égard d'aucune de ces obligations. Même, nous avons moins de garantie à son égard qu'à l'égard des obligations auxquelles il a été fait référence. En somme le total des prêts et des garanties s'élèverait, en chiffres ronds, à $76,658,000, à peu près. Puis, nous sommes tenus, en outre, de payer l'intérêt sans recours, pendant sept ans, sur les obligations que nous garantissons par rapport à la section des montagnes. L'intérêt sur $54,750,000 à 3½ p. 100 pour un an, s'élève à $1,916,250, lequel chiffre, multiplié par sept, forme $13,413,750, comme notre contribution réelle en argent à la construction du tronçon de l'Ouest.

L'hon. M. FOSTER : A quel taux d'intérêt?

M. R. L. BORDEN : Je l'estime à 3½ p. 100, et j'inscris les obligations à 90. Il y a là matière à conjecture, et il est possible que l'honorable ministre des Finances trouve à redire à mon calcul sur ce point. Je ne suis pas aussi bien renseigné qu'il doit l'être, quant aux chiffres probables, et je suis bien prêt à m'en rapporter à son jugement supérieur, s'il pense que mon calcul ne repose pas sur un fondement solide.

La compagnie du Grand-Tronc, dans le cours ordinaire des choses, se trouverait donc à contribuer une garantie d'à peu près $20,500,000 à la construction de la section des prairies; mais j'estime que sa garantie à cet égard sera réduite par son emprunt de $10,000,000; il ne resterait donc plus que $10,500,000. Si notre garantie sur la section des montagnes s'élève à $54,750,000, la garantie du Grand-Tronc s'élèverait à un tiers de cette somme, ou au quart de l'ensemble, soit à $18,250,000. De sorte que la somme totale contribuée par la compagnie du Grand-Tronc à la division de l'Ouest s'élèverait, d'après mon calcul en chiffres ronds, à une garantie d'obligations de $28,750,000. Les chiffres sont les suivants :

DIVISION DE L'OUEST.

Contribution du pays.

Section des prairies, 916 milles à $13,000.. .. .. =	$11,908,000
Section des Montagnes, $67,000,000 Obligations à 90 p. 100, $73,000,000, 75 p. 100.. .. .. =	54,750,000
	$66,658,000
Prêt proposé..	10,000,000
	$76,658,000
Service réel de l'intérêt pendant 7 ans..	13,413,750
Un an = $1,916,250..	$90,091,750

Contribution du Grand-Tronc.

Section des Prairies..	$10,000,000
Section des Prairies..	10,500,000
	$28,750,000

Or, j'ai estimé, l'année dernière, que la section de l'Est ne coûterait pas au pays moins de $180,000,000; si je devais refaire l'estimation aujourd'hui, je serais plutôt porté à grossir ce chiffre qu'à le diminuer. La division de l'Ouest en chiffres ronds, va coûter $100,000,000. C'est donc sur ce chemin une dépense totale de $280,000,000, sous diverses formes. Cela ne comprend pas l'intérêt de sept ans que nous devons payer sans recours pour la section des montagnes. En premier lieu, vous avez sur la division de l'ouest la contibution du Gouvernement de notre pays, sous forme de garantie d'obligations et de prêt au chiffre total de $76,658,000, et comprenant une contribution réelle en argent de $13,413,750, tandis que la compagnie du Grand-Tronc contribue une garantie d'obligations s'élevant en chiffres ronds à $28,750,000.

Maintenant, considérez le chemin tout entier. La dépense totale qu'entraînera la construction du chemin tout entier sera à peu près de $280,000,000. Le pays contribue les neuf dixièmes, tant sous forme de subventions que sous forme de garanties d'obligations, comme je l'ai estimé en 1903-1904; et la compagnie du Grand-Tronc en contribue à peu près un dixième, et cela sous forme de garantie d'obligations, sans contribution en espèces. Telle est la proposition que le ministère nous fait aujourd'hui. Examinons un des acticles à la lumière des renseignements fournis par le ministre des Finances. Quand le premier ministre nous a invité en 1904 à renoncer aux conditions inscrites au contrat et acceptées en 1903 par les représentants de la compagnie du Grand-Tronc, relativement à l'émission des actions, et quand il nous a demandé de permettre à la compagnie du Grand-Tronc de disposer des actions, quelle raison a-t-il invoquée? De crainte que le très honorable premier ministre ne l'ait oublié, je vais lui remettre sous les yeux le texte de l'opinion qu'il a exprimée dans le temps. Ce qui suit est un extrait de ses observations à la page 2505 du compte rendu des débats:

Si nous avons inséré cette stipulation au contrat, l'année dernière, c'est que nous tenions à empêcher la spéculation sur les actions. Monsieur le Président, il faut bien que la compagnie du Grand-Tronc se procure les capitaux voulus pour mener à bonne fin cette entreprise. Elle serait à construire la section de Winnipeg à l'Océan Pacifique avec la seule garantie du Gouvernement; car cette garantie ne couvre que les trois quarts du coût de construction de cette partie du réseau. En outre, la compagnie doit encore s'adresser au public pour trouver les fonds voulus pour l'outillement du réseau et elle ne peut y réussir que de deux façons, soit par l'émission d'obligations, soit par l'obtention de capitaux par la vente des actions. Grâce aux méthodes que nous avons adoptées, la compagnie sera en mesure de s'adresser au marché financier et d'en obtenir des fonds pour la construction des travaux.

M. R. L. BORDEN.

L'opinion que l'on trouve exprimée à la page 3069 du compte rendu des débats, est au même effet; elle émane du ministre de la Justice d'alors, l'honorable M. (aujourd'hui sir) Charles Fitzpatrick. Au sujet de l'émission d'obligations que la compagnie est appelée à garantir, il s'exprime en ces termes:

Y a-t-il lieu de présumer qu'elle rapportera plus de 80 cents? Comment fera-t-on pour parfaire le montant requis, si on ne met à contribution le capital même de la compagnie? Où prendra-t-on l'argent dont on aura besoin pour pourvoir, par exemple, aux installations de tête de ligne, ainsi qu'aux milliers de milles d'embranchements que la compagnie devra faire construire? Où prendra-t-elle cet argent, si ce n'est à même son capital-actions de $45,000,000?

Le ministre des Finances, bien qu'en termes moins explicites, a exprimé une opinion au même effet, quant à l'opportunité de permettre à la compagnie transcontinentale du Grand-Tronc de se soustraire aux conditions imposées par le marché de 1903 et de disposer de ces actions, en vue de la mettre à même, grâce au produit de la vente de ses actions, de mener à bien son entreprise. L'attitude que l'on prend aujourd'hui est exactement celle que nous avions prédite en 1904, et le produit de ces $25,000,000 d'actions communes a, jusqu'au dernier dollar, été remis à la compagnie du Grand-Tronc, à peu près sans dédommagement. Grâce à la convention qui nous est soumise aujourd'hui, la compagnie du Grand-Tronc devient propriétaire absolue de $25,000,000 des actions communes du Grand-Tronc-Pacifique et tout ce qu'elle donne en retour, du moins en espèces, c'est à peu près $200,000. Et c'est ce qu'on cherche à justifier dans le document imprimé que le ministre des Finances a produit et où se trouve énoncée, aux pages 14 et 15, l'aide contribuée par la compagnie du Grand-Tronc à l'exécution de cette entreprise, comme il suit:

2. La compagnie du Pacifique va émettre sur-le-champ, comme actions libérées, des actions communes de la compagnie du Pacifique d'une valeur au pair de $23,908,000, formant, avec les actions désignés dans l'annexe ci-contre, un total de 249,000 parts, d'une valeur au pair de $24,900,000; et va assigner et remettre lesdites actions à la compagnie du Grand-Tronc, ou ses ayants-cause, et cette émission et attribution de parts liera la compagnie du Pacifique, et ces actions ne seront sujettes à aucun appel de versements.

La position est donc celle-ci: que la compagnie du chemin de fer du Grand-Tronc, en retour d'une garantie d'obligations de $28,000,000, sur la dépense totale de $280,000,000 entraînée par la construction de ce chemin, va recevoir pour $25,000,000, ou à peu près, d'actions communes du Grand-

Tronc-Pacifique; tandis que le peuple canadien qui fournit le reste, soit les neuf dixièmes des garanties et de la dépense totale, ne recevra absolument rien sous forme de parts dans les profits à venir résultant de cette entreprise, alors que simplement par l'affluence des immigrants et le progrès du pays, ces actions au montant de $25,000,000, vaudront 100c ou 150c peut-être au dollar.

Dans ces conditions, je terminerai en faisant au premier ministre et au ministre des Chemins de fer la déclaration suivante: Vous avez déclaré en grand détail et avec une parfaite franchise ce que vous vous proposez de faire pour la compagnie du Grand-Tronc, qui a contribué à cette entreprise dans la mesure que j'ai dite; veuillez nous dire maintenant ce que vous vous proposez de faire pour le peuple canadien, qui a contribué $250,000,000 ou $260,000,000 à l'exécution de cette entreprise, sous forme de subventions en argent ou de garanties d'obligations. Sûrement, il est raisonnable que nous soyons renseignés là-dessus. Je demande au très honorable premier ministre et à son ministre des Chemins de fer: Vous nous avez dit ce que vous allez faire pour le Grand-Tronc-Pacifique; veuillez dire à la Chambre ce que vous vous proposez de faire pour le Canada.

M. FRED. PARDEE (Lambton-ouest): Monsieur l'Orateur, j'ai prêté une oreille attentive aux déclarations pessimistes du chef de la gauche; mais je dois avouer qu'il m'a été impossible de découvrir s'il est hostile ou favorable à l'entreprise du Grand-Tronc-Pacifique. J'incline à croire qu'il y est hostile, bien que, lorsqu'en 1903, ce projet fut d'abord proposé au Parlement, l'opinion unanime fut qu'une deuxième ligne tarnscontinentale était nécessaire, la divergence d'opinions entre le ministère et l'opposition ne se manifestant qu'à l'égard de l'itinéraire. Comme résultat des mesures très énergiques appliquées au recrutement des immigrants, ceux-ci se portaient vers les plaines de l'Ouest en nombre toujours grandissant, au point qu'en 1893, il était devenu absolument nécessaire, de l'aveu de tous, de construire une deuxième ligne transcontinentale. Si la construction d'une telle ligne était nécessaire en 1893, combien plus ne l'est-elle pas en 1909, abstraction faite de toute question de dépenses? Nous cherchons à attirer vers le pays de l'Ouest des immigrants de toutes les parties du monde; nous avons à leur offrir des terres riches et fertiles. C'est un lieu commun de dire qu'aucun pays ne saurait se développer sans habitants; et s'il s'y établit des habitants, il devient nécessaire de les pourvoir de moyens de communications, de moyens d'écoulement de leurs produits vers les marchés universels. Quelle était la situation du Nord-Ouest en 1903? Par suite de l'insuffisance des moyens de transports, les récoltes étaient laissées à pourrir sur le champ.

Quelques DEPUTES: Oh!

M. PARDEE: C'est un fait certain. Les récoltes restaient sur place, faute de moyens pour les transporter et comme conséquence les magasins des marchands étaient vides, puisque les cultivateurs n'ayant pu vendre leur grain, n'avaient pas d'argent pour acheter des marchandises.

Quelques DEPUTES: Oh!

M. PARDEE: Les honorables députés de la gauche peuvent rire, mais les chiffres sont là pour prouver ce que je dis, et avant longtemps je donnerai la preuve que même au mois de février 1909, en dépit des progrès accomplis dans l'intervalle, des millions de boisseaux de grain n'ont pu être sortis du pays. En présence d'un pareil état de choses, il était du devoir d'un gouvernement de progrès de proposer au Parlement la construction d'un chemin de fer transcontinental, même s'il n'eut eu d'autre avantage que de mettre fin à cette situation lamentable.

Aux élections de 1904, le Gouvernement en appela au peuple uniquement sur cette question du Grand-Tronc-Pacifique. Les électeurs ont-ils approuvé ou condamné le Gouvernement? Ce dernier a été maintenu au pouvoir par une énorme majorité et la construction du Grand-Tronc-Pacifique commença.

En 1908, d'autres élections eurent lieu et le cri de ralliement du parti libéral, d'un bout à l'autre du pays fut "Permettez à Laurier de terminer son œuvre" c'est-à-dire la construction du Transcontinental national.

L'honorable chef de l'opposition s'est livré à un grand déploiement de chiffres qui, dans son opinion et dans celle de ses partisans, condamnent absolument toute l'entreprise. Tout ce que je dirai, c'est que ces mêmes chiffres ont été donnés au public avant les élections du 26 octobre, et le peuple n'a eu pourtant qu'une réponse: Vous avez entrepris cette grande œuvre indispensable à la prospérité du pays et nous voulons que vous la terminiez à quelque prix que ce soit.

Voilà la situation dans laquelle nous nous trouvons aujourd'hui. Pour ma part, cet emprunt fût-il deux et même trois fois plus considérable l'objet auquel il est destiné est d'une telle importance, que je ne m'inquiéterais pas du chiffre, pourvu que l'Etat ait une garantie suffisante et une chance raisonnable d'être remboursé.

J'ai assez de confiance dans mon pays pour parler comme je le fais, et j'espère que tous les membres de cette Chambre ont la même confiance que moi dans l'avenir du Canada. Si en 1903, la situation était telle que le Gouvernement s'est cru autorisé à décider la construction du Grand-Tronc-Pacifique, et d'en appeler au peuple sur cette question en disant: Comme parti politique nous sommes liés à l'exécution de cette entreprise et nous vous demandons

votre approbation, car nous la considérons comme une nécessité absolue, je me propose de citer quelques chiffres pour démontrer que cette nécessité est encore plus grande aujourd'hui.

Depuis l'exercice de 1902-3, le département de l'Intérieur a dépensé $6,823,744 pour l'immigration et nous savons tous que comme résultat, un nombre considérable d'immigrants sont venus se fixer dans le pays. Près de 200,000 concessions gratuites de terre ont été enregistrées depuis 1903; la population du Canada a augmenté de plus d'un million depuis 1903; le commerce total du Canada dépasse de $178,000,000, celui de 1903; notre revenu est de $30,000,000 plus considérable qu'en 1903; la vente des terres fédérales a rapporté $500,000 de plus qu'en 1903; la vente des réserves scolaires a produit environ $500,000 de plus qu'en 1903; le compagnie de la baie d'Hudson a vendu près d'un million d'acres de terre, au prix de $6.500,000, depuis 1903; le chemin de fer canadien du Pacifique a vendu 10,000,000 d'acres de terre, au prix de $45,800,000, depuis 1903.

Voilà quelques-unes des raisons qui justifient le Parlement d'adopter la présente résolution. Permettez-moi, monsieur l'Orateur, de mettre sous les yeux de la Chambre, un état comparatif de la récolte en 1903 et en 1908.

		1903.	1908.
Manitoba.			
Blé	Boiss.	40,116,878	50,269,000
Avoine	"	33,035,774	44,711,000
Orge	"	8,707,252	17,093,000
Totaux	"	81,859,904	112,073,000
Saskatchewan.			
Blé	Boiss.	15,121,015	34,742,000
Avoine	"	9,164,007	29,205,000
Orge	"	665,593	1,952,000
Totaux	"	24,950,615	65,899,000
Alberta.			
Blé	Boiss.	1,200,259	6,842,000
Avoine	"	5,187,511	22,802,000
Orge	"	1,077,274	3,881,000
Totaux	"	7,465,383	33,525,000

Le rendement de la récolte en trois provinces a été de 114,275,912 boisseaux, en 1903 et de 211,497,000 boisseaux, en 1908, soit une augmentation de 97.221.098 boisseaux.

Passons maintenant à une autre considération que je crois très importante.

Parce que notre population a augmenté depuis 1903, je ne cherche pas à faire croire que toute l'augmentation s'est nécessairement produite dans l'ouest; mais je tiens à constater le nombre de homesteads enregistrés depuis 1903.

1902-3	31,383
1903-4	26.073
1904-5	30,819
105-6	41,869
1906-7	21,647
1907-8	30,424
Total	182,215

Quant à l'augmentation de la population, voici le nombre d'immigrants arrivés depuis 1902-3.

1902-3	128,364
1903-4	130,331
1904-5	146,266
1905-6	189,064
1906-7 (9 mois)	124,667
1907-8	262,469
1908-9 (11 mois)	130,444
Total	1,111,605

Même en supposant que tout ce monde n'est pas allé dans le Nord-Ouest, ces immigrants sont venus dans le pays, la grande majorité y est restée et il est absolument nécessaire d'établir des moyens de communication rapides et faciles, si on ne veut pas que ces nouveaux venus quittent le pays. Voici des chiffres qui indiquent ce qu'était notre commerce en 1903 et en 1908 :

Importations	$241,214,961
Exportations	233,790,516
Total	$475,005,477
1908 :	
Importations	$370,786,525
Exportations	280,006,606
Total	$650,793,131

Notre commerce en 1908 a dépassé de $175,787,650 celui de 1903. Le revenu de 1908 a été de $96,000,000, contre $66,000,000 en 1903. Je répète qu'en 1903, la récolte fut coupée mais n'a pas été moissonnée, et est restée à pourrir dans les champs. A la fin de février 1909, les cultivateurs du Manitoba, de la Saskatchewan et de l'Alberta avaient encore en mains :

Blé, 17,391,000 boiss., ou un perc. de 18:93
Avoine, 44,425,016 boiss., ou un perc. de 45:93
Orge, 7,722,000 boiss., ou un perc. de 33:68

Peut-on citer des chiffres plus convaincants pour démontrer, que du moins dans cette partie du pays, de nouveaux moyens de transport sont une nécessité absolue?

M. SCHAFFNER : L'honorable député prétend-il que ces quantités de grain étaient encore entre les mains des cultivateurs au mois de février, parce qu'on ne pouvait le faire transporter?

M. PARDEE: En grande partie.

M. SCHAFFNER : Mon honorable ami est dans une erreur complète.

M. PARDEE: Je ne suis pas du tout de cet avis. Une très grande partie de ce grain aurait été mise sur le marché, si on avait eu les moyens de le faire transporter. Il y a encore une autre série de chiffres que je désire soumettre à la Chambre et elle a trait au nombre d'acres en culture dans les provinces de l'Ouest en 1903 et en 1908. En 1903, le nombre d'acres de terre en culture était de 4,576,200 et en 1908, il était de 10,000,000 soit plus du double.

Bien que nos adversaires prétendent comme vient de le faire l'honorable chef de l'opposition, que cette grande entreprise

nationale a été conçue à la hâte et mise à exécution dans un but politique, ces chiffres démontrent que la prétention de nos adversaires est dénuée de tout fondement. Loin d'avoir été conçue à la hâte, cette entreprise a été mûrement étudiée; tous les arguments pour et contre ont été pesés. Je ne comprends pas que l'opposition puisse prétendre que le Gouvernement s'en est fait une arme politique. Comment cette entreprise peut-elle devenir une arme politique, si ce n'est en ce sens que le peuple est disposé à accorder sa confiance à tout gouvernement assez courageux pour la mener à bonne fin en dépit de l'opposition de quelques-uns?

Le peuple se rend compte de ce que le Transcontinental national peut faire pour le pays, pourvu qu'il ne soit pas gêné dès le début. Prenons cette partie du chemin que traverse la partie nord de Québec et d'Ontario. Quel est celui qui a assez peu de confiance, après ce que nous connaissons de ce que produisent ces régions septentrionales, pour dire que lorsqu'elles seront colonisées et auront une population capable d'exploiter ces richesses minières et ses forêts, ce chemin de fer ne sera pas un bienfait pour tout le pays?

Ces questions ne peuvent se résoudre qu'au moyen de comparaisons. Il y a quelques années la petite province d'Ontario décida de construire le chemin de fer Témiskaming et Nord-Ontario. Que disaient les Thomas de l'opposition dans la législature de cette province? Approuvaient-ils le projet? Disaient-ils au Gouvernement: allez et développez ces régions inconnues? Etaient-ils satisfaits des explorations et des études? Non; ils disaient que ce chemin ne devait pas être construit. Mais le Gouvernement du jour, sous la direction de l'hon. Geo. W. Ross, a eu assez de courage et de patriotisme pour le construire. Ce chemin de fer de 250 milles a coûté $15,000,000 à la province. Mais songeons à tout ce qu'il a fait pour le nord d'Ontario. Il a amené la découverte des plus riches mines du monde. Trouverait-on quelqu'un aujourd'hui pour prétendre que la population d'Ontario a eu tort de construire ce chemin de fer? L'opposition aura-t-elle le courage d'avouer qu'elle a eu tort et que nous avons eu raison? Je n'ai pas le moindre doute que l'histoire se répétera à l'égard du Transcontinental national.

Prenons encore cette autre ligne qui part du lac Abittibi et se dirige directement vers la frontière ouest du Manitoba, et que voyons-nous?

Les études que le gouvernement d'Ontario a fait faire pour se renseigner nous apprennent que sur le parcours presque entier de la ligne se trouve une éminence où le minerai abonde. Qui peut dire les trésors qu'il y a là? Cette vaste région septentrionale n'est pas là pour rien. Là ou l'homme a pu se livrer à l'exploitation, on constate qu'il en a tiré plus de richesses qu'aucune autre partie du pays n'en a produites en un même laps de temps. Pourquoi n'en serait-il pas ainsi dans cette région-ci? Ce chemin de fer longe les 16,000,000 d'acres de la zone argileuse où le sol est d'aussi bonne qualité qu'en tout autre endroit. Et en n'attribuant à ces terres, en leur état primitif, qu'une valeur de $1 l'acre, n'est-on pas déjà payé de retour?

A propos de cette ligne et de la région qu'elle traverse entre l'Abittibi et la limite occidentale du Manitoba, il est une autre chose que l'on n'a pas considérée: c'est que sur son parcours se trouvent des forêts dont, d'après les calculs qu'on a faits, on pourra tirer 300,000,000 de cordes de bois à pâte. En supposant que ce bois ne vale que $2 la corde, quel trésor immense n'aurons-nous pas contribué à mettre à la disposition du Dominion et surtout de la province d'Ontario?

Je prétends donc, comme je le disais au début de mes observations, qu'il ne faut pas considérer séparément une partie quelconque de cette ligne. Il importe de ne pas oublier que chacune de ses parties est indissolublement liée aux autres, que l'entreprise est, à tous égards, vraiment nationale et doit profiter également aux diverses parties du pays. Même dans les régions depuis longtemps colonisées d'Ontario et de Québec, celle-ci est destinée à donner au commerce un élan dont se ressentiront nécessairement les centres industriels, ce dont bénéficieront largement les fabricants du pays tout entier.

Ainsi, les données que nous possédons et qui indiquent quel prodigieux développement s'accuse à tous égards en notre pays, donnent absolument raison d'avoir conçu le projet du Transcontinental; elles l'autorisent de toute manière à accorder l'aide nécessaire au parachèvement de l'entreprise. Ces données ne sont pas seules à lui donner raison; le peuple lui a à deux reprises confié une mission distincte qu'il est tenu de remplir.

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

Reprise de la séance.

ADOPTION DU BILL CONCERNANT LA COMPAGNIE INDUSTRIELLE DES RAPIDES DES CEDRES.

La Chambre passe à l'examen, en comité général, des articles du projet de loi (n° 94), déposé par M. Boyer, concernant la compagnie industrielle et de force motrice des rapides des Cèdres.

Sur l'article 1er.

L'hon. WM PUGSLEY (ministre des Travaux publics): Je propose de rayer le mot " quatorze " et d'y substituer le mot " onze ", de façon que le délai soit prolongé jusqu'à 1911 au lieu de 1914.

(Adopté.)

L'article ainsi modifié, est adopté.

Il est fait rapport du bill, qui est lu pour la 3e fois et adopté.

ADOPTION DU BILL CONCERNANT LE CHEMIN DE FER DE KOOTENAY A ARROWHEAD.

La Chambre passe à la discussion en comité général sur le projet de loi (n° 80), déposé par M. Geo. Taylor, concernant la compagnie du chemin de fer de Kootenay à Arrowhead.

M. GOODEVE propose de substituer le texte suivant à l'article 1er:

La compagnie du chemin de fer de Kootenay à Arrowhead, dans les deux ans à compter de la présente loi, construira 15 p. 100 des chemins de fer que, par l'article 7 du chapitre 70 des lois de 1901, elle a été autorisée à construire, et elle achèvera lesdits chemins de fer et les mettra en service dans les cinq ans à compter de la même date; et si lesdits quinze pour cent ne sont pas construits et si lesdits chemins de fer ne sont pas ainsi achevés et mis en service advenant l'expiration desdits délais respectifs, les pouvoirs conférés à ladite compagnie par le Parlement relativement à la construction s'éteindront et deviendront nuls et de nul effet pour ce qui desdits chemins de fer restera inachevé.

L'hon. WM PUGSLEY (ministre des Travaux publics): Quelle différence y a-t-il entre l'amendement et l'article inséré dans le bill?

M. GOODEVE: Cet amendement n'est que la disposition dont le comité des chemins de fer exige généralement l'insertion; mais au lieu de 15 p. 100 du capial, c'est de 15 p. 100 de la longueur qu'il est fait mention. La raison d'être de cette modification, c'est que le chemin de fer est déjà en partie construit.

(L'article, ainsi modifié, est adopté.)

Il est fait rapport du bill, qui est lu pour la 3e fois et adopté.

REPRISE DE LA DISCUSSION SUR LE PRET AU GRAND-TRONC-PACIFIQUE.

La Chambre reprend la discussion du projet de résolution, déposé par l'hon. M. Fielding, tendant à consentir un certain prêt à la compagnie du Grand-Tronc-Pacifique.

M. PARDEE: Au moment de la suspension de la séance, je m'efforçais de faire le tableau des vastes richesses que renferment les régions septentrionales d'Ontario et de Québec, et de démontrer, preuves en main, que ces richesses naturelles suffisent à donner raison à n'importe quelle compagnie de projeter l'établissement de voies ferrées en cette partie-là du pays; je rappelais en outre que la construction du chemin de fer de Témiskaming au nord d'Ontario avait ouvert un vaste champ à l'exploitation minière, et qu'il est impossible d'affirmer que la construction du Transcontinental n'amènera pas la découverte, dans le nord de ces deux provinces, de nombreuses régions minières aussi riches que celles de Cobalt et de Gowganda.

S'il devait en être ainsi, ce que nul ne saurait nier, ces parties de notre territoire ne doivent pas être absolument inutiles; elles renferment assurément des richesses minières, et puisque ces richesses sont cachées, il importe de les découvrir. On ne les découvrira que lorsqu'un chemin de fer traversera ces régions, car on sait que la civilisation suit de près la construction des voies ferrées; or, les membres de la Chambre ne sont pas sans savoir que le comité des chemins de fer est saisi en ce moment d'un projet de loi tendant à autoriser la construction d'un chemin de fer qui, partant de Ville-Marie, près de la ligne qui sépare la province d'Ontario de celle de Québec, se dirigera vers le nord pour se relier au Grand-Tronc-Pacifique. Ceci démontre que les habitants des régions septentrionales se livrent à l'exploitation du sol et sont disposés à placer leur argent dans la construction de voies ferrées; et s'il est démontré que ces parties du pays sont aussi riches que certaines autres en minéraux, il n'y a pas de raison pour qu'elles ne soient pas dotées de chemins de fer tout comme les régions depuis longtemps établies des provinces d'Ontario et de Québec.

Voilà des choses qu'il importe de considérer. Il nous faut tenir compte des richesses naturelles du pays et songer à les découvrir et en tirer parti. A ce propos, évoquant un précédent qui remonte à un certain nombre d'années et dont plusieurs membres de la Chambre ont sans doute gardé le souvenir, je me permettrai de rappeler que la construction du Pacifique-Canadien fut projetée par une compagnie qui compte aujourd'hui parmi les plus puissantes du monde entier. Cette entreprise fut conçue et vit le jour dans la Chambre des communes. A l'époque où ce chemin de fer n'était encore qu'à l'état de projet, à l'époque où il n'était que partiellement construit, comment l'avons-nous subventionné? Nous lui avons donné $25,000,000 en espèces et des millions d'acres de terre.

Je me suis efforcé, en me fondant sur la statistique, de démontrer qu'en 1903 les ressources et la production du Canada étaient bien différentes de ce qu'elles sont aujourd'hui. Elles différaient encore bien davantage à l'époque où fut conçu le projet du Pacifique-Canadien. C'est qu'alors l'Ouest était absolument ou virtuellement inconnu; c'est qu'alors nous ne savions pas ce que nous possédions à l'ouest du lac Supérieur; c'est qu'alors la population à l'ouest du lac Supérieur était de 20,000 à 30,000 âmes et que la Colombie-Anglaise comptait une population d'environ 10,000 blancs.

Je dois rendre à sir John Macdonald cet hommage qu'en appuyant ce projet comme il fit, il a vraiment personnifié le patriotisme ardent dont il était imbu. Ce projet, on l'a combattu, et l'évènement a démontré que l'on avait tort; mais il n'a jamais cessé de le défendre, témoignant par là la confiance dont il était rempli, et le Pacifique-Canadien a pu ainsi prendre son essor pour devenir une des plus puissantes institutions de l'univers. Etant donné le développement qui s'accuse dans l'Ouest et les parties du Canada qui ne sont pas encore livrées à l'exploitation, je le déclare à la face de la Chambre et du pays, il n'y a rien qui empêche le Grand-Tronc-Pacifique de marcher sur les traces du Pacifique-Canadien et, comme lui, de servir à l'avantage du peuple canadien. C'est à ce point de vue qu'il convient, ce me semble, d'envisager le projet.

Au Pacifique-Canadien nous avons donné vingt-cinq millions de dollars et des millions d'acres de terres. Après avoir commencé ses travaux, la compagnie se trouva aux prises avec les vicissitudes qui sont et devront être longtemps encore, sinon à jamais, le partage de toute entreprise gigantesque. On avait fait des estimations, on les avait soumises à la Chambre, et les travaux étaient en marche; or, qu'advint-il? Tout simplement ce qui se produit aujourd'hui dans le cas du Transcontinental, bien que les circonstances ne soient pas aussi graves. Le Pacifique s'aperçut que des obstacles se dressaient sur sa route, que ses prévisions n'étaient pas justes et qu'il lui était impossible de terminer ses travaux sans l'aide du Gouvernement; c'est pourquoi il pria le Parlement de lui consentir un prêt de $30,000,000.

Ceci se passait en 1885, et je le répète, les conditions d'alors n'étaient pas du tout comparables, toute proportion gardée, à celles qui prévalent au Canada depuis un certain nombre d'années. Et cependant, on vit les députés conservateurs prendre la parole à tour de rôle pour soutenir qu'il fallait de toute nécessité prêter ces $30,000,000 à la compagnie afin de lui permettre de mener son entreprise à bonne fin. Ils invoquaient pour cela de bonnes et valables raisons. Sur leur demande, le prêt de $30,000,000 fut donc consenti à la compagnie du Pacifique-Canadien qui fut ainsi mise en mesure d'achever la construction du vaste réseau dont le Canada s'énorgueillit aujourd'hui. Quel était l'avis de Sir Charles Tupper, homme d'Etat que les membres de la gauche respectent et révèrent, sur ce prêt de $30,000,000 au Pacifique-Canadien? En me reportant à la page 113, vol. I des "Débats" de 1884, je constate qu'il fit les observations suivantes:

Mais, bien qu'elle ne demande pas à la Chambre de lui donner un seul dollar de plus, elle nous demande de se servir du crédit de ce pays pour obtenir les moyens d'exécuter cette grande entreprise nationale vers la fin de 1885, et cela sans imposer même l'ombre d'un fardeau sur le Gouvernement ou sur le pays pour ce qui concerne le remboursement de chaque dollar lorsque l'entreprise sera terminée, le 1er mai 1891. Je prétends que si c'est la position dans laquelle se trouve la compagnie—et je crois, je puis me permettre de dire, que les honorables membres de la gauche ne contesteront pas la force de cette position—nous ne devrions pas hésiter un seul moment à appuyer sa demande.

Voilà ce que disait sir Charles Tupper. Voyons maintenant quel langage tenait un député qui fait encore partie de la Chambre et qui représente Toronto-nord (M. Foster). Je dois dire que la situation est absolument analogue à celle qui existait en 1884. Les paroles suivantes de l'honorabl député sont rapportées à la page 260 du premier volume du hansard de 1884:

Supposons que l'honorable député qui occupe un siège vis-à-vis de moi, qui sourit avec tant de complaisance, engage un entrepreneur pour construire sa maison; supposons que l'entrepreneur a commencé l'exécution des travaux, qu'il a tiré ses plans et fait ses calculs pour se procurer de l'argent, mais que, alors que la maison est aux trois quarts construite, il trouve que ces plans, d'une façon ou d'une autre, n'ont pas tourné comme il l'avait prévu. Supposons qu'il s'adresse à l'honorable député et lui dise: "Monsieur, vous voyez la quantité de matériaux que j'ai; la valeur de la propriété que je possède, je voudrais avoir de vous en argent, comme prêt, une avance de tant de milliers de dollars. J'ai de bonnes propriétés, et réalisables en espèces, pour couvrir cinq fois le montant, et si vous me faites ce prêt, je vais terminer les travaux mentionnés au contrat en deux mois au lieu de huit et je vais vous payer sur votre argent un intérêt aussi fort que celui que vous pourriez avoir d'autre part." Est-ce que l'honorable député aurait raison de dire à son voisin que cet entrepreneur s'est mis à genoux devant lui pour lui demander de l'argent? Je ne le crois pas et je soutiens qu'en fait c'est là un cas semblable.

Voilà notre situation. On nous demande un prêt en nous offrant des garanties suffisantes.

La politique ministérielle a été soumise au peuple qui a ordonné de construire le chemin de fer avec la plus grande célérité et, afin de remplir son mandat, la compagnie sollicite ce prêt. Les deux cas sont analogues.

Que disait encore le représentant de Toronto-nord dont on trouve les paroles à la page 243 du premier volume du hansard de 1884:

Voici ce qu'il voulait dire: que le parti conservateur, à propos de cette politique de chemin de fer, a un passé connu du pays et qu'il ne doit pas se dérober aux exigences de cette tradition en refusant de réaliser à la lettre la pensée qu'il a formulée dans le principe et qu'il a soumise au pays. Quelle était cette politique. Voici ce qu'était la politique du parti libéral-conservateur: avoir un chemin de fer, un chemin construit sur le territoire canadien, un chemin de fer qui serait achevé aussi rapidement que possible.

Je déclare de nouveau que les deux cas sont analogues et que nous ne faisons que prouver notre thèse par le propre témoignage de l'honorable député.

M. GEO. TAYLOR: L'honorable député aura-t-il l'obligeance de nous lire ce que son chef a répondu?

M. PARDEE: Je n'y tiens pas beaucoup. Mon honorable ami ferait mieux d'avaler la pilule qu'on lui présente. Elle lui fera du bien.

M. GEO. TAYLOR: J'étais présent dans cette circonstance-là et c'est alors que j'ai avalé la pilule.

M. PARDEE: Fort bien, vous faites l'ornement de la Chambre; vous avez voté en faveur du prêt de $30,000,000.

M. GEORGE TAYLOR: Et votre chef a voté différemment.

M. PARDEE: Plus loin, le représentant de Toronto-nord ajoute:

Je soutiens que nous avons, en tout honneur et en toute justice, le droit de dire que le parti conservateur a, sur cette question, une politique et des traditions—une politique favorable à la construction d'une ligne de chemin de fer aussi vite que possible; et que le parti conservateur, vu la grande majorité qu'il avait en 1882, a été envoyé ici avec la mission de réaliser cette idée, et qu'il faudrait à sa mission, qu'il faudrait à son devoir envers la Chambre et envers le pays s'il n'exécutait pas ce projet avec toute la célérité et la promptitude compatibles avec la sûreté et la sécurité.

Souffrez que j'extraie de son discours d'autres passages ayant le même sens, car je crois qu'ils sont dignes d'être rapportés à la Chambre dans la présente occurrence. Rappelant que le projet de loi autorisant le prêt à faire au chemin de fer canadien du Pacifique était connu du public depuis près d'un mois, le représentant de Toronto-nord disait encore:

Depuis près de deux semaines, ce projet a été soumis au pays....

Il en est ainsi du présent projet qui est connu du public depuis plus de deux semaines.

Depuis près de deux semaines ce projet a téé soumis au pays; et cependant je mets l'honorable député au défi de faire voir qu'il y a eu une seule assemblée publique de convoquée pour protester contre la conduite du Gouvernement. Je soutiens que c'est là une preuve concluante que l'opinion publique acquiesce à ces propositions. Avant que son raisonnement ait le poids d'une plume aux yeux du pays et de la Chambre, l'honorable député aura à soulever une agitation ailleurs que dans la presse partisanne, et à signaler un soulèvement spontané de la population dans tout le pays pour protester contre ces conditions.

Et le projet de résolution déposé par le ministre est soumis au pays depuis plusieurs jours; la teneur en est parfaitement connue et nulle part le peuple ne s'est soulevé contre la proposition ministérielle; loin de là, il l'a agréée parce qu'il est encore du même avis que le 26 d'octobre dernier lorsqu'il a confié au ministère la mission de mener à bonne fin l'entreprise du Grand-Tronc-Pacifique.

Page 264 du hansard, le représentant de Toronto-nord dit encore:

Il y avait aussi un sentiment d'hostilité. De quelle manière s'est-il manifesté? Par des combinaisons hostiles de chemins rivaux formées sur les grands marchés monétaires du monde. Par des articles hostiles envoyés de ce pays à des journaux américains, et par des dépêches télégraphiques transmises en Angleterre. Tout ceci et cent différents exemples démontrent le fait, aussi clair que l'est le soleil à midi, qu'il y a eu des combinaisons hostiles, qu'il y a eu de l'hostilité tant dans le pays qu'à l'étranger, et que cette hostilité a dû nuire et a nui aux valeurs et à l'actif de la compagnie.

La deuxième allégation est-elle raisonnable, à savoir qu'il y a dans le pays une dépression générale des valeurs, une démoralisation sur le marché et une baisse dans le cours des titres. Nous n'avons qu'à lire la cote des valeurs, qu'à jeter un coup d'œil rapide sur les tableaux du commerce de l'univers pour les huit, six ou quatre derniers mois, pour établir ce fait. Je dis en conséquence que la compagnie avait raison d'alléguer que la démoralisation qui régnait sur le marché monétaire et la baisse des valeurs l'avaient empêchée de réaliser beaucoup de son actif.

Le raisonnement dont l'honorable député se servait alors s'applique aussi à la situation actuelle. Qui dira qu'au cours de l'année écoulée les valeurs n'ont pas fléchi, ne se sont pas dépréciées et que le marché anglais n'est pas encombré d'effets publics? Qui niera qu'on ait fait jouer maintes influences hostiles au Grand-Tronc-Pacifique? Ce sont là des choses qu'il faut prendre en considération et je crois que le public les pesera soigneusement et approuvera la politique ministérielle telle qu'on l'expose au Parlement.

On peut invoquer en faveur de ce prêt de dix millions au Grand-Tronc-Pacifique exactement les mêmes raisons que nos bons amis les conservateurs allégueraient à l'appui du prêt de trente millions de dollars au chemin de fer canadien du Pacifique. De plus, le Canada est aujourd'hui mille fois plus en état de supporter un emprunt de dix millions de dollars qu'il ne l'était alors de supporter un emprunt de trente millions.

En présence de tous ces faits, les députés des deux partis ne devraient pas hésiter à dire: Voici une grande entreprise nationale qui, s'il faut en juger par l'exemple du chemin de fer canadien du Pacifique, devra bénéficier à toute la population canadienne; achevons-là, assurons-en le succès. Vu les progrès étonnants et la prospérité merveil-

leuse de ce pays, on ne devrait pas critiquer la proposition ministérielle. Voici, dans la moitié septentrionale de l'Amérique du Nord le Canada dont le territoire mesure 50,000,000 de milles carrés de plus que les Etats-Unis dont les habitants sont énergiquement industrieux et dont le sol est fertile; pourquoi donc craindrions-nous?

Il y a un siècle les Etats-Unis d'Amérique avaient à peu près la même population et la même dette par tête que nous avons aujourd'hui. Les Américains avaient confiance dans leur patrie; ils ont suivi le cours des évènements et aujourd'hui les Etats-Unis, l'un des pays les plus riches du globe, renferment une population de 80,000,000 d'habitants. La population américaine a enfin eu l'avenir et, si nous avons confiance dans notre destinée, je n'ai pas le moindre doute que, bien avant la fin du siècle, le Canada renfermera 80,000,000 d'habitants qui cultiveront son sol fertile et exploiteront ses ressources incalculables. Les Canadiens forment une race robuste, un peuple vigoureux et intellectuel, pourquoi craindraient-ils de se comparer avec leurs voisins du Sud.

Je déclare franchement et sincèrement que notre vaste Confédération renferme tous les éléments de la grandeur d'une nation; pourquoi donc ralentir le pas et traîner en arrière lorsque tout nous invite à prendre un rang élevé parmi les principales nations du globe? Est-ce qu'une insignifiante dépense de dix millions de dollars répartie sur tout le pays nous ferait reculer. (Exclamations.)

Nos honorables collègues de l'opposition peuvent se moquer de moi à leur gré, mais dans quelques années, leur intelligence se développera et ils comprendront alors l'erreur qu'ils commettent aujourd'hui. L'Ouest aspire à se développer; il demande à la population de l'Est d'avoir confiance dans l'avenir qui lui est réservé et le présent ministère est prêt à exaucer ce désir.

Il n'y a pas si longtemps que j'entendais un député dont le siège n'est pas éloigné du mien déclarer que le Canada s'était frayé un chemin jusqu'au premier rang des nations, que jamais aucun pays n'avait été entouré d'un plus beau décor, que nous étions les acteurs placés sur la scène et que notre patrie nous demandait de bien remplir nos rôles. Si nous levons le rideau qui cache la scène sur laquelle nous jouons, nous pourrons voir les incalculables richesses de ce pays et comprendre jusqu'à quel point ses progrès dépendent de la construction du chemin de fer canadien du Pacifique.

Partant du Nouveau-Brunswick, cette voie ferrée traverse ces belles étendues des régions septentrionales de la province de Québec qui récèlent peut-être des millions inconnus; elle passe par le nord de la province d'Ontario et se rend à la moitié du chemin qui conduit à la baie de James où elle met à la portée du commerce les merveilleuses richesses qui sont l'apanage de la province d'Ontario; elle se rend dans la grande province du Manitoba et traverse les terres à blé et les pâturages des provinces de l'Ouest pour aboutir à la Colombie-Anglaise qui possède de belles forêts, des mines et des pêcheries.

Vous avez là un chemin de fer tout anglais qui va d'une côte à l'autre, à travers des régions qui sans doute nous ménagent des surprises. Quand nous aurons fait connaître aux populations de l'ancien monde quelles ressources nous avons, nous pourrons compter que les émigrants viendront par foules sur nos bords; et c'est alors que nous serons vraiment une nation. J'ai cependant ceci à dire, et je le dis avec force, que si nous voulons faire entrer dans ce pays des millions de nouveaux habitants, il nous faut montrer au monde que nous sommes aptes à former une nation, et, ceci nous le démontrons par de grandes entreprises nationales comme celle qui fait ce soir l'objet de nos délibérations.

M. W. F. MACLEAN (York-sud) : Monsieur l'Orateur, mon intention étant de donner à mon argumentation un cours quelque peu différent de celui qu'a suivi l'honorable député qui vient de prendre la parole avant moi, je ne relèverai dans son discours que la vigueur et, à certains égards, le patriotisme qu'il y a mis.

Cependant, je tiens à revenir pour un moment sur une ou deux idées qui se sont présentées à mon esprit à propos de cette proposition. En premier lieu, je dirai qu'après avoir cet après-midi attentivement écouté la savante argumentation de l'honorable chef de l'opposition, je suis forcé de conclure que son discours tend à consacrer le principe de la nationalisation des services publics. Il a, en effet, démontré que nous sommes liés à l'achèvement du Grand-Tronc-Pacifique pour les neuf dixièmes de ce qu'il devra coûter, le Grand-Tronc-Pacifique, ou plutôt son alliée la compagnie du Grand-Tronc faisant le reste. Si cela est vrai,—et, pour ma part, je crois que c'est vrai,—j'irai plus loin, et je dirai que le pays, selon moi, serait tout disposé à prendre à son compte l'entreprise et à la mener à sa fin. Autrement, et comme l'a dit dans sa lettre M. Hayes, ce grand projet menace d'échouer. On nous a parlé, cet après-midi, du canal de Panama ; on nous a dit que les Etats-Unis, après bien du temps et beaucoup d'étude, avaient décidé de l'exécuter comme entreprise d'intérêt public. La chose n'a même pas été confiée à des adjudicataires de l'Etat, mais à une commission spécialement

instituée à cette fin. Ce sera donc un ouvrage essentiellement national, placé sous le contrôle de la nation, et qui fait aujourd'hui l'orgueil de la république.

Je désire, en traitant cette question, m'inspirer, comme l'a fait l'honorable préopinant, des intérêts les plus larges de notre propre population. L'heure et venue d'adopter pour ce pays une politique vraiment grande et nationale, et qui tienne compte des magnifiques ressources de nos prairies de l'Ouest, et de ce nouveau Canada qui se lève sur les côtes de l'océan Pacifique et qui a nom la Colombie-Anglaise.

Je veux non seulement que l'on finisse la section des prairies—où il est maintenant trop tard pour abandonner l'entreprise—mais encore que le chemin de fer soit poussé jusqu'au Pacifique.

Le résultat de tout ceci est que le seul moyen d'atteindre cette fin et de sauvegarder les capitaux que nous avons placés dans l'entreprise sera de prendre à notre charge l'exécution de ce projet; faute de quoi, et je tiens à en prévenir la Chambre, le grand danger pour le pays lui viendra précisément de cette compagnie du Grand-Tronc-Pacifique. Il nous a dit, cet après-midi, comme en fait foi le document déposé sur le bureau par l'honorable ministre des Finances, que la compagnie du Grand-Tronc, la compagnie mère, a tout pouvoir aujourd'hui sur l'autre, celle du Grand-Tronc-Pacifique. Ce fait est d'une portée immense, et appelle votre attention. Contrairement à ce qu'on nous avait assuré à une précédente session, voici que la compagnie du Grand-Tronc se trouve maîtresse aujourd'hui, ainsi qu'il est démontré dans ce document, de la presque totalité des actions de la compagnie du Grand-Tronc-Pacifique. Et qui contrôle le première de ces compagnies? En tant qu'il s'agit des actions ordinaires, les seules peut-être qui assurent à leurs détenteurs une action exclusive, le capital de la compagnie du Grand-Tronc est à peu près de 100 millions. Ces actions, courtiers ou autres se les renvoient à la bourse de Londres et elles ne sont tenues par une certaine clique que pour des fins de manipulation, pour, en un mot, garder la main sur la vieille compagnie du Grand-Tronc.

Je ne saurais me retenir de risquer encore une prophétie—et l'on a pu s'apercevoir dans cette Chambre que je ne suis pas trop mauvais prophète, quoique je sois obligé de le dire moi-même: le Pacifique-Canadien, le Nord-Canadien peut-être, quand il sera devenu assez fort, essaieront d'absorber à la bourse de Londres ces actions dont je parle; et quand ce sera fait, l'une ou l'autre de ces compagnies aura la main sur ce vaste réseau que nous sommes en train d'établir avec nos propres deniers.

M. W. F. MACLEAN

Ce n'est pas que je désire voir réaliser ma prévision ; mais après cet aveu de M. Hayes, je voudrais que le Canada aille de l'avant, s'il tient à sauver la situation et à retenir pour lui cette belle ligne de fer qui ira d'un océan à l'autre. Aussi mon intention est-elle de présenter un amendement à la résolution qu'il y a devant la Chambre. Il se peut que cela soit contraire aux règles, puisqu'il y faudra le vote d'un crédit; mais peut-être bien que monsieur le premier ministre l'acceptera, en vue d'assurer par là à l'Etat canadien la possession de ce magnifique ouvrage.

J'aurais d'autres questions à traiter, qui se rattachent à celle-ci, mais j'y reviendrai plus tard. Le Grand-Tronc, à qui nous abandonnons un service public, devrait faire aux citoyens de ce pays certaines concessions sous forme de réduction de tarifs tant pour les marchandises que pour les voyageurs; mais je parlerai de cela à une autre phase de la discussion. Ce que je tiens à démontrer ce soir, c'est que le contrôle du Grand-Tronc-Pacifique étant aujourd'hui entre les mains du Grand-Tronc par le fait de cette opposition qui se manifeste à Londres contre les actions de ce dernier, il n'y a nulle sécurité pour le Canada à se lier davantage dans cette affaire; et que, si nous voulons sincèrement l'établissement d'une ligne qui satisfasse les vœux des populations de l'Ouest et de celles des côtes du Pacifique, il n'existe pas d'autre moyen que celui d'adopter le principe de la possession par l'Etat. L'amendement que j'ai à proposer, et que le premier ministre voudra bien accepter, est rédigé en vue de ce résultat.

Je propose donc, appuyé par M. Russell. . . (Exclamations.)

L'honorable ministre des Chemins de fer et des Canaux peut rire et se moquer; mais je connais M. Russell et il n'est pas de meilleur citoyen ni d'hommes qui soit plus que lui en contact avec le public de ce pays. Je propose donc:

Que ledit projet de résolution soit modifié par l'adjonction du paragraphe suivant:

Et décide en outre que, pour donner à ses engagements encore plus de sécurité, pour assurer entre ses mains la direction absolue et la possession d'un réseau de chemin de fer transcontinental, le Parlement est par les présentes autorisé à acheter une portion prépondérante des actions ordinaires de la compagnie du Grand-Tronc.

M. l'ORATEUR: Je crois que cette proposition devrait être présentée devant la Chambre constituée en comité général.

M. W. F. MACLEAN: En ce cas, qu'elle reste en suspens. J'ai voulu donner au premier ministre l'occasion d'étudier la chose pour nous dire s'il l'accepterait ou non.

M. W. B. NORTHRUP (Hastings-est) : Je n'avais pas, tout d'abord, monsieur l'Orateur, l'intention de prendre part à ce débat, et ce qui m'y engage maintenant, s'est l'extraordinaire déclaration qu'a faite cet après-midi le ministre des Finances (l'hon. M. Fielding) en proposant ce prêt de 10 millions, déclaration comportant que le Canada avait déjà la première hypothèque sur les biens du Grand-Tronc. En lui entendant faire cette déclaration, j'ai pensé qu'il était de mon devoir d'appeler l'attention de cette Chambre sur le danger que nous courons en faisant des prêts aussi inusités qu'imprévoyants, quand un homme qui occupe l'éminente position de ministre des Finances se montre aussi peu au courant des garanties qui lui sont offertes.

Personne de ce côté-ci de la Chambre ne songera, j'en suis sûr, à mettre en doute la probité et la sincérité du ministre des Finances ; mais cette déclaration n'est qu'une nouvelle preuve du malentendu que l'on cherche à créer à l'aide de cette montagne de renseignements que le très honorable premier ministre nous avait promis. Depuis la première fois qu'il a été question de ce projet à venir jusqu'à présent, il a été impossible de trouver un ministre qui parût avoir, en s'adressant à la Chambre, la moindre intelligence des opérations que l'on nous demandait de ratifier. Dès la présentation du bill originaire, le premier ministre en a pris occasion pour critiquer une remarque de M. Andrew Carnegie, et il a donné comme une des raisons militant en faveur de l'établissement de cette ligne, le désir qu'il avait de réfuter cette assertion de M. Carnegie, que le Canada se trouvait empêché par les glaces, ses ports étant nécessairement fermés pour cinq mois chaque année. Au dire du très honorable premier ministre, ce n'était pas là qu'était la difficulté; selon lui, la difficulté était que nous n'avions pas de chemins de fer aboutissant à ces ports. Tout comme de simples mortels, nous pensions avoir un chemin de fer qui se rendait à Halifax, comme aussi à Saint-Jean, et que ces villes sont, à ne pouvoir s'y méprendre, des ports d'hiver. Cependant, ça été une des raisons invoquées par le très honorable premier ministre pour l'exécution de cet extraordinaire projet, il a prétendu que nous n'avions pas de voie ferrée aboutissant à nos ports en hiver, et qu'il nous fallait, en conséquence, construire une ligne allant de la côte du Pacifique à la ville de Moncton. Personne jusque-là n'avait entendu parler de Moncton comme pouvant être un port. Peu après, comme nous discutions divers projets pour prélever l'argent nécessaire, le ministre de la Justice d'alors (sir Charles Fitzpatrick), un des hommes les plus capables du Canada, a fait remarquer qu'outre l'argent nécessaire aux besoins ordinaires de l'administration, nous allions nous trouver dans l'obligation d'emprunter pour d'autres objets, entre autres pour l'établissement d'une ligne télégraphique se reliant à la voie du Grand-Tronc-Pacifique.

Il n'y avait pourtant qu'à tourner la page pour constater que la loi, parmi les dépenses relatives à la construction du chemin, prévoyait celle de l'établissement de lignes télégraphiques; de sorte que toute l'argumentation du ministre tendant à justifier le prélèvement de sommes considérables se dissolvait immédiatement dans l'air. Pour ne pas m'étendre trop longuement sur ce point, je dirai simplement qu'après la déclaration faite cet après-midi par le ministre des Finances, que l'Etat canadien a déjà première hypothèque sur le Grand-Tronc-Pacifique pour la garantie de nos engagements, nous avons bien raison de penser qu'il ne paraît pas y avoir, en cette année 1909, une amélioration bien sensible du surprenant état de chose qui existait déjà chez nos amis de la droite en 1903 et 1904. Il ne saurait, je suppose, y avoir divergence d'opinion sur ce que signifie une première et une deuxième hypothèque. Je dois croire que chacun de nous comprend la différence qui existe entre l'une et l'autre. Si l'un d'entre nous avait sur un bien une première hypothèque et un autre une deuxième, et que ce bien se trouvât ne pas valoir assez pour satisfaire l'un et l'autre créanciers, celui de la deuxième hypothèque ne serait pas lent à voir la différence qui existe entre sa garantie et celle du premier créancier. Dans les opérations ordinaires une première hypothèque donne des droits qui priment ceux de la deuxième. Le créancier avec première hypothèque est libre de faire vendre sans se soucier des intérêts afférent à la deuxième hypothèque, et il a le droit de recevoir cent sous du dollar avant que la deuxième hypothèque ait rien donné à son créancier. Est-ce cela qu'il faut entendre dans la garantie que le Grand-Tronc donne à l'Etat?

La loi que nous avons adoptée en 1903 prescrit que l'Etat doit avoir la première hypothèque, et je conclus que l'Etat a reçu la première hypothèque et le Grand-Tronc la deuxième. Je conclus que cette première hypothèque représente la garantie de 75 p. 100 qu'il a donnée, et que le Grand-Tronc a reçu une deuxième hypothèque représentant sa garantie de 25 p. 100. Mais bien que cette stipulation fût arrêtée en 1903, elle ne tint plus en 1904, comme bien d'autres. Quand, au cours du débat de 1903, nous réitérions nos objections contre les conventions alors soumises à la Chambre, et que les honorables ministres étaient incapables de les réfuter, ils évitaient la question en disant que la convention était dûment signée, scellée et acceptée et que, en conséquence, elle ne pouvait être modifiée.

Les honorables ministres employèrent cette réponse pour se justifier de voter contre toutes les propositions suggérées par l'opposition, même quand ils étaient forcés d'admettre qu'elles étaient dans l'intérêt du public. Mais à la session suivante, il se trouva que l'Etat était lié par les termes de la convention originale, tandis que le Grand-Tronc ne l'était pas. Et les mêmes ministres refusèrent d'accepter cette convention si solennellement conclue et ratifiée et en demandèrent la révision.

A leur demande donc, la loi de 1904 fut adoptée, intervertissant complètement les rôles des deux parties à la convention de 1903. Les honorables ministres feraient donc bien d'étudier encore la loi de 1904 pour voir jusqu'à quel point elle modifie les dispositions de celle de l'année précédente. La première modification effectuée en 1904 porte que le Gouvernement, au lieu d'accorder une garantie de 75 p. 100, doit accorder la garantie de l'Etat sur un montant suffisant d'obligations pour réaliser 75 p. 100. Puis une modification fut apportée à la division des montagnes; et bien que seule la division des prairies soit ici en discussion, il est nécessaire de mentionner le changement apporté à la division des montagnes, car, en vertu d'une disposition de la loi, l'une est tellement incorporée dans l'autre que les deux divisions sont à certaines fins une même et seule division.

En vertu de l'article 32 de la loi de 1903, le Gouvernement s'engageait à payer l'intérêt sur les obligations de la division des montagnes jusqu'à concurrence de 75 p. 100 pendant sept ans. La compagnie devait effectuer le service de l'intérêt pendant les trois années suivantes; mais si elle en était incapable il lui était loisible, au bout de dix ans, de capitaliser l'intérêt et donner en retour des obligations réparties sur 40 ans. Puis, à l'expiration de cette période de dix ans, la compagnie devrait commencer à payer l'intérêt. Lorsque cette loi fut votée en 1903, l'Etat avait la première hypothèque et le Grand-Tronc la deuxième. Mais nous trouvons cette extraordinaire disposition dans la loi de 1904:

Nonobstant toutes stipulations audit contrat, le Gouvernement n'exercera aucun droit de prise de possession, de confiscation ni de vente, pour cause de défaut de paiement par la compagnie des intérêts aux termes du paragraphe trente et un . . .

C'est-à-dire celui qui a trait à la division des prairies.

. . .Trente-deux. . .

C'est-à-dire celui qui a trait à la division des montagnes.

. . .ou trente-trois. . .

C'est-à-dire celui qui a trait aux obligations après l'expiration des dix ans.

M. W. B. NORTHRUP.

. . .dudit contrat, ou aux termes de quelqu'un ou de l'ensemble desdits paragraphes, à moins que tel défaut de paiement n'ait accumulé des arrérages représentant en totalité une somme égale à cinq années de tels intérêts, attendu que la compagnie n'est pas par les stipulations desdits paragraphes libérée de l'obligation de verser lesdits intérêts non plus qu'autorisée à en différer le versement ou à les capitaliser.

Ainsi, nous voyons que, pour les premières sept années, la compagnie n'est pas tenue de payer l'intérêt; pendant les trois ans suivants, elle peut le payer ou le capitaliser à volonté; au bout de dix ans, elle doit commencer à payer l'intérêt. Mais le Gouvernement n'a pas le droit de prendre les moyens de la forcer à payer l'intérêt que cinq ans plus tard. Ainsi, nous avons deux hypothèques: une première et une deuxième. Mais les droits du premier créancier hypothécaire sont nuls pendant 15 ans, et au cours de cette période, il n'a absolument aucun recours, tandis que le deuxième créancier hypothécaire, l'un détenteur de la première, et autre de la deuxième hypothèque, si celui-là n'a pas la faculté avant quinze ans de faire valoir sa réclamation, tandis que l'autre peut en tout temps poursuivre en loi ou nommer un sequestre, qui osera prétendre que la première hypothèque est meilleure que la deuxième? Mais ce n'est pas tout, car, au bout de 15 ans, quand enfin le Gouvernement est libre d'agir, qu'arrive-t-il? L'article 7 stipule ceci. Voyons ce qu'il dit:

7. Advenant le cas où le défaut par la compagnie de verser les intérêts desdites obligations, ainsi garanties par le Gouvernement, atteindrait des proportions qui, aux termes des stipulations dudit contrat, tel que modifié par les présentes, justifierait le Gouvernement de prendre possession de ladite division de l'Ouest ou de la confisquer ou de la vendre, le recours du Gouvernement consistera, nonobstant toutes stipulations audit contrat, à en prendre possession par l'intermédiaire d'un mandataire ou d'un administrateur à être constitué de la manière ci-dessus établie, et dont les attributions seront de gérer et de mettre en service ladite division de l'Ouest, de percevoir toutes les taxes et recettes en provenant, d'acquitter à même lesdites recettes les frais d'exploitation, ainsi que définis par l'Acte des chemins de fer, 1903, y compris les frais de cette administration ou de l'exécution dudit mandat et de distribuer et répartir l'excédent des taxes et recettes perçues, une fois les frais d'exploitation acquittés, proportionnellement, *pari pasu* entre le Gouvernement et les autres porteurs des obligations garanties ainsi qu'il est établi au paragraphe 35 a) dudit contrat et garanties par le Gouvernement et les porteurs des obligations garanties ainsi qu'il est établi au paragraphe 35 b) dudit contrat et garanties par la compagnie du Grand-Tronc de chemin de fer du Canada dans la proportion de soixante-quinze pour cent de tel excédent des taxes et des recettes perçues

aux porteurs des obligations de la première émission et de vingt-cinq pour cent à ceux des obligations de la seconde catégorie; et l'acte de constitution d'hypothèque qui sera dressé aux termes du paragraphe 35 a) devra conttenir les stipulations requises à cet égard. Ledit administrateur ou mandataire sera choisi par le Gouvernement avec le concours de la compagnie, ou, si les parties ne peuvent s'entendre sur le choix, par la majorité de la cour suprême du Canada.

Quoique le Gouvernement ait donné une garantie de 75 p. 100 et le Grand-Tronc une garantie de 25 pour 100, le Gouvernement est obligé d'attendre quinze ans avant de pouvoir réclamer le droit de partage avec l'autre et en même temps. Où est l'homme d'affaires, excepté le ministre des Finances, qui songera pour un instant à prétendre que c'est là en fait ou en droit une première hypothèque? Le détenteur de cette soi-disant première hypothèque est lié pieds et poings, tandis que le deuxième créancier hypothécaire n'a pas la moindre entrave à l'exécution de sa réclamation. Ainsi rien n'empêche l'agent du Grand-Tronc, qui n'est d'ailleurs pas hostile au Grand-Tronc, il faut le croire, de payer à ce dernier tout l'argent qu'il pourrait réaliser sur les obligations garanties par la compagnie. II est possible que le Grand-Tronc-Pacifique ait acquitté 75 p .100, voire 90 p. 100 des obligations dues au Grand-Tronc; et alors, si le sequestre se met à payer en même temps les obligations dues au Grand-Tronc, et au Gouvernement, dans un ou deux ans les porteurs des obligations du Grand-Tronc auront reçu tout leur argent, et ceux du Gouvernement n'auront rien eu. Par conséquent, il n'est pas exact de dire que le gouvernement du Canada a une première hypothèque pour couvrir la garantie de 75 p. 100 qu'il a donnée.

L'honorable député qui a pris la parole avant moi a insisté plus que les autres sur le prêt que le gouvernement du Canada a fait au Pacifique-Canadien, il y a quelques années, et l'on tente, en établissant la similitude des deux cas, de justifier la présente transaction. Avant de traiter la question de l'emprunt du Pacifique-Canadien, je vais montrer en quoi consiste l'offre actuelle du Grand-Tronc-Pacifique. Cette compagnie s'adresse à la Chambre et au pays, par l'entremise du Gouvernement, pour obtenir un prêt de $10,000,000. Ce n'est pas un droit qu'elle réclame. On dit, avec raison parfois, que l'honneur du Canada est engagé dans cette entreprise, et que l'honneur national étant en jeu, il ne faut pas reculer. Personne de l'autre côté de la Chambre ne souscrit avec plus d'empressement que moi à cette manière de voir. Mais l'honneur du Canada est-il réellement engagé? Nous savons que le Gouvernement a non seulement refusé d'augmenter le montant des garanties, mais qu'il l'a fixé à $13,000 par mille dans la division des prairies, et à un certain autre montant dans la division des montagnes. Il a fait sa part de la convention. Maintenant, le Grand-Tronc-Pacifique nous demande un prêt de $10,000,000. Sur quelle sûreté? Il offre ses propres obligations. Je vois, d'après un état déposé par le ministre des Finances (M. Fielding) qu'il a en tout $5,200 d'actions acquittées. Mon honorable chef (M. R. L. Borden) dit que c'est $200,000. Mais, je vois à la page 16 de l'état déposé par le ministre des Finances, la liste des souscripteurs, où le plus haut figure pour $400, et je trouve qu'au total $5,200 ont été versées par les promoteurs de cette compagnie pour construire ce grand transcontinental.

Ayant ce capital versé à son crédit, le Grand-Tronc-Pacifique vient nous demander un prêt garanti par ses propres obligations. Il y a plus: il offre la garantie du chemin de fer du Grand-Tronc du Canada. Comme mon honorable chef l'a lit, on a fait grand bruit, il y a cinq ans, sur l'avantage d'avoir engagé le Grand-Tronc de toute part dans cette entreprise. Et voici à quoi se résume maintenant la question: il nous offre la garantie de la compagnie pour garantir celle de la ligne, dont le capital versé est $5,200. Quelle est la situation du Grand-Tronc dans cette affaire? Je vois par l'état déposé par le ministre des Finances, qu'il a avancé $7,000,000 à cette compagnie. S'il a avancé $7,000,000 et que nous soyons obligés de les rembourser, quelle n'est pas l'impudence du Grand-Tronc-Pacifique, entraîné et poussé par le Grand-Tronc, de nous demander de lui avancer $10,000,000 de plus, afin de lui permettre de rembourser au Grand-Tronc, qui nous doit déjà entre $30,000,000 et $40,000,000, cette somme de $7,000,000! Peut-on afficher plus audacieusement l'impudence? Si jamais le Grand-Tronc a eu $7,000,000—qu'on me pardonne de me montrer un peu sceptique sur ce point—pourquoi le Gouvernement n'essaye-t-il pas de se faire rembourser une partie de ces $30,000,000 ou $40,000,000?

Pourquoi, par exemple, ne pas commencer par se faire payer par le Grand-Tronc les $21,000 qu'il nous doit pour un certain chemin de fer dans mon comté, et sur lequel j'ai déjà appelé l'attention du Gouvernement il y a un an ou deux? Le Gouvernement sait que le Grand-Tronc a obtenu par des moyens malhonnêtes et frauduleux la somme de $21,000 de la population de mon comté; et bien qu'il soit en mesure de le poursuivre et de le forcer à rembourser, il n'en a rien fait. Même depuis qu'il est venu à sa connaissance que le Grand-Tronc avait $7,000,000 en disponibilité pour prêter à d'autres corporations, le Gouvernement est resté indifférent. Que devons-nous attendre de cette administration; si elle est encore au pouvoir dans deux ans et que la compagnie soit incapa-

ble de rembourser ces $10,000,000? Comment pouvons-nous croire qu'il va se faire rembourser $10,000,000? par son roi et maître, quand il ne veut même pas lui faire restituer $21,000?

Je ne connais pas les faits exacts mais, j'ai lu dans les journaux que la compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique avait prêté $5,000,000 au Gouvernement, c'est-à-dire qu'elle avait acheté des obligations du Gouvernement pour cette somme. Si c'est vrai, il est certainement extraordinaire, que notre Gouvernement qui, nous le savons, n'a pas dix millions dans le trésor, emprunte cinq millions de dollars de la compagnie du Pacifique pour les donner à son vieil ami le chemin de fer du Grand-Tronc.

Ainsi que je l'ai déjà dit, on a fait des comparaisons entre le marché conclu par un gouvernement précédent avec la compagnie du Pacifique et celui que le Gouvernement propose aujourd'hui de faire avec la compagnie du Grand-Tronc-Pacifique. Qu'a fait l'ancien gouvernement conservateur? Quelles garanties ce gouvernement conservateur a-t-il obtenues pour ce prêt? Le Gouvernement recevait en garantie un chemin de fer auquel il avait donné des lignes déjà construites, coûtant environ $30,000,000, 25,000,000 d'acres de terres, $25,000,000 et 1,100 milles de chemin en exploitation. Lorsque la compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique demanda au Gouvernement de lui prêter trente millions de dollars, elle lui offrit:

Comme garantie du remboursement du prêt, avec intérêt comme ci-dessus, et comme garantie additonnelle du paiement de ladite somme de $7,380,912 et intérêt échéant le 7 novembre 1888, le Gouvernement aura la première hypothèque. . .

Voilà ce que le gouvernement conservateur recevait à cette époque en garantie.

Sur tous les biens de la compagnie, immobiliers et mobiliers présentement en sa possession ou qu'elle acquerra plus tard. . .

Chaque dollar valant de bien que la compagnie devait acquérir avec les $30,000,000 qu'elle empruntait devenait la propriété du Gouvernement comme garantie.

Y compris la ligne principale du chemin de fer, les prolongements et embranchements, tout l'outillage et matériel roulant, tous ses steamers et vaisseaux, et aussi les octrois en terres que la compagnie avait gagnés ou devait gagner plus tard, toujours avec la réserve, cependant, des droits des porteurs actuels des hypothèques, sur les prolongements du chemin depuis Callander jusqu'à Brockville et Montréal.

Avec ces exceptions la compagnie du Pacifique-Canadien donnait en garantie au Gouvernement pour le prêt de ces $25,000,000 tout ce qu'elle possédait et devait posséder plus tard. Mais voyons ce que dit l'article:

Jusqu'à complet paiement avec intérêt de la dette contractée par la compagnie envers le Gouvernement, le Gouvernement retiendra toutes les sommes gagnées ou que la compagnie aura droit de recevoir comme subventions postales et pour transports, et ces sommes seront appliquées au paiement de l'intérêt qui deviendra dû à différentes époques sur la dette ci-dessus autorisée, et ensuite sur le remboursement du capital.

On voit par là qu'à cette époque la compagnie du Pacifique-Canadien offrait ample garantie pour l'emprunt de $30,000,000 qu'elle demandait.

Une VOIX: Les directeurs donnent une garantie.

M. NORTHRUP: J'ai entendu dire que les directeurs ont donné leur garantie personnelle, mais je n'en sais rien et je ne veux pas parler de choses que je ne puis pas affirmer avec un certain degré de certitude. En face de cette différence dans la situation des deux compagnies, il me semble que nous devrions mettre de côté toutes ces comparaisons de haute fantaisie entre des choses qui ne se ressemblent aucunement, et nous devrions raisonner sérieusement. A quoi sert de nous dire qu'il faut transporter les récoltes de l'Ouest, que les grains pourrissent sur place et qu'ils seront perdus si ce chemin de fer n'est pas complété à courte échéance, lorsque nous savons tous que si le chemin de fer n'est pas terminé aujourd'hui, c'est parce que le Gouvernement est intervenu et n'a pas voulu laisser la compagnie du Grand-Tronc construire la ligne là ou elle voulait. S'il y a quelqu'un à blâmer pour les souffrances ou les pertes qui résulteront pour le pays du fait que les récoltes ne sont pas transportées, que les amis du Gouvernement mettent le blâme là ou il doit être mis, sur le Gouvernement, qui, lorsque la compagnie du Grand-Tronc a demandé une charte pour construire un chemin de North-Bay à la côte du Pacifique, l'a obligé à changer son terminus de l'Est. J'ai été très amusé lorsque le dernier orateur, après avoir cité le prêt à la compagnie du Pacifique comme cas similaire et argument irréfutable en faveur de cet emprunt, nous a parlé du chemin de fer de Témiskaming au nord d'Ontario, qu'il nous a dit être un autre cas de même genre. Or quels sont les faits au sujet du chemin de fer de Témiskaming? C'est une drôle de coïncidence, mais le chemin de fer de Témiskaming au nord d'Ontario commence à North-Bay là où la compagnie du Grand-Tronc voulait commencer la construction du Grand-Tronc-Pacifique; mais pour que les deux cas fussent similaires il aurait fallu commencer le Grand-Tronc-Pacifique à North-Bay et le poursuivre jus-

qu'à la côte du Pacifique, et non pas le détourner vers Québec.

M. TALBOT: La compagnie du Grand-Tronc n'a-t-elle pas été relevée de l'obligation de construire depuis North-Bay jusqu'à Winnipeg?

M. NORTHRUP: Certainement, à la demande de nos honorables amis de la droite, mais à son grand regret et au détriment du pays. Si le gouvernement d'Ontario avait agi dans la construction du chemin de fer de Témiskaming au nord d'Ontario comme le gouvernement fédéral, il aurait commencé son chemin à Toronto. Il l'aurait construit à travers les comtés à n'importe quel prix; mais non, il a commencé à construire à North-Bay, n'allant qu'aux endroits où il y avait une raison d'aller. Avait-il raison d'aller où il est allé? Le dernier orateur qui a parlé (M. Pardee) nous a dit que M. Ross n'avait signé le contrat pour la construction du chemin que lorsque les études de terrain eurent été complétées. Le Gouvernement n'a entrepris la construction du chemin que lorsque toutes les explorations furent terminées, et que chaque membre de la législature fut mis en état de connaître la richesse du pays en minéraux et en bois, et qu'il fut bien compris que le point objectif du chemin était la baie James, sur la baie d'Hudson et qu'on eut la certitude de trouver dans le pays traversé par le chemin du bois et des minéraux. Personne ne peut comparer cette méthode avec la conduite précipitée du gouvernement actuel en 1903. Nous nous rappelons tous, lorsque nous sommes venus à Ottawa pour nos travaux sessionnels, que nous nous attendions, avertis par une annonce publiée dans la "Gazette du Canada", à être priés de donner notre assentiment à la construction d'un chemin de fer depuis North-Bay jusqu'à l'océan Pacifique. Lorsque cette pétition est venue devant le comité on l'avait, à la demande de quelqu'un, changé en une pétition pour construire le chemin jusqu'à Québec. Nous nous rappelons tous que sir Charles Rivers Wilson et que M. Hayes se sont présentés devant le comité, et que le Gouvernement les a appuyés dans leurs demandes de construire un grand chemin de fer depuis Québec jusqu'à Winnipeg, et l'honorable député de Bellechasse (M. Talbot) était l'un des adversaires les plus acharnés de la proposition première de construire le chemin depuis North-Bay en allant vers l'ouest.

M. CONMEE: L'honorable député prétend-il qu'il aurait été mieux dans les intérêts du pays d'avoir commencé le chemin à North-Bay, au lieu de l'avoir construit par le tracé qu'il suit aujourd'hui.

M. NORTHRUP: Mon honorable ami a parfaitement le droit de poser des questions. Je vais lui répondre qu'il est au delà de tout doute—la demande d'un prêt de dix millions de dollars en sus de la dette et des obligations que nous avons contractées en est la preuve—qu'il eut été beaucoup mieux pour le pays si le Gouvernement avait permis à la compagnie du Grand-Tronc de construire le chemin de la manière qu'elle voulait, depuis North-Bay jusqu'à la côte du Pacifique, car depuis longtemps les récoltes auraient été sorties du Nord-Ouest par ce chemin. Si mon honorable ami avait eu, comme il aurait dû le savoir, que tout ce que la compagnie du Grand-Tronc demandait au Gouvernement était la subvention ordinaire accordée aux chemins de fer, qui se serait élevée à environ 13 ou 14 millions de dollars et que pour cette somme la compagnie du Grand-Tronc-Pacifique offrait de transporter tout le trafic de l'Ouest jusqu'à l'Intercolonial à Montréal, je crois alors que mon honorable ami admettra qu'il aurait beaucoup mieux valu pour le pays que ce projet eut été accepté.

Plus nous étudions la comparaison faite par nos honorables amis de la droite entre ce projet et celui du Pacifique-Canadien, plus ces deux projets semblent manquer de ressemblance et de parenté. Le ministre des Finances nous dit que dans ce prêt le Gouvernement agit comme banquier. Si par cela il veut dire que le Gouvernement agit comme gérant de banque, je l'admets; mais s'il veut dire comme banquier fournissant lui-même l'argent, je répondrai que c'est le peuple du Canada et non pas le Gouvernement qui prêtera l'argent. C'est une simple transaction financière. Il est peut-être impossible de se dégager entièrement de l'esprit de parti en la discutant, mais je regrette qu'il en soit ainsi, car c'est une question nationale importante et nous devrions essayer de la discuter à son mérite.

Si nos honorables amis de la droite croient réellement qu'il est dans l'intérêt du pays, après avoir pesé le pour et le contre, il a parfaitement le droit d'appuyer la résolution, mais si d'un autre côté, un honorable membre de cette Chambre, peu importe de quel côté il siège, croit sincèrement que la proposition qui nous est soumise n'est pas basée sur le principe des affaires—et c'est sur ce terrain que l'honorable ministre des Finances a posé la question aujourd'hui à la Chambre, si les honorables députés de la droite sont d'avis qu'un banquier n'accepterait pas cette prposition, alors ils ne se rendent pas justice à eux-mêmes et ne remplissent pas réellement leurs devoirs envers le pays, s'ils votent en faveur d'un prêt qu'ils croient être mauvais.

Supposons maintenant que nous soyons à la place d'un banquier—et il serait plaisant pour chacun de nous d'être en état de

prêter $10,000,000 à une personne dans le besoin—cherchons quelles précautions nous prendrions avant de prêter cet argent. Supposons que les compagnies de chemins de fer viennent demander au Gouvernement de leur prêter $10,000,000. Mentirions-nous si nous répondions: Nous regrettons beaucoup de vous refuser, mais le pays n'a pas de $10,000,000 à prêter. Est-ce l'habitude chez les banquiers, lorsqu'ils n'ont pas l'argent nécessaire pour faire un prêt, d'aller l'emprunter chez le voisin, à un taux élevé d'intérêt pour le prêter ensuite? Est-ce l'habitude? Si l'on veut nous reprocher que c'est une attaque conservatrice contre un projet du Gouvernement, je demanderai tranquillement si c'est la coutume des banquiers, et si les banquiers diraient que c'est un mode sage de faire des affaires? Si un emprunteur se présente porteur de garanties suffisantes et demande à emprunter $10,000,000, si la banque n'a pas cette somme et si elle a déjà l'année précédente essayé d'emprunter elle-même plusieurs millions de dollars, et n'a pu obtenir sur le marché financier que 40 p. 100 de ce qu'elle demandait, ne vous semble-t-il pas que le banquier agirait en véritable homme d'affaires en refusant de faire le prêt qu'on lui demande. Supposons que le banquier ait un cœur généreux, et que, comme quelques autres banquiers, il veuille faire des affaires, que les transactions qu'on lui propose soient profitables ou non, et qu'il se mette en frais de trouver les $10,000,000 et de les prêter à 4 p. 100, considérerait-on cela comme une bonne transaction commerciale?

Quelle est votre garantie? Il y a d'abord la garantie du Grand-Tronc-Pacifique, puis celle de la compagnie du Grand-Tronc qui doit au pays des millions de dollars, sans avoir jamais versé un seul cent et qui n'a pas payé le prix de ses obligations privilégiées. Est-ce que dame Canada ne serait pas en lieu de dire aux membres du gouvernement qui lui ont présenté cette députation: Je vous ai déjà rencontrés ici avec ces mêmes délégués; je vais consulter mon agenda afin de constater ce que vous m'avez dit en d'autres circonstances et si alors vous parliez en parfaite connaissance de cause. Supposons que dame Canada feuillette le compte rendu des débats et prenne note des déclarations faites par ces messieurs, lorsqu'ils se sont présentés devant elle, en 1903. Tous les départements ministériels en doivent être convaincus, si dame Canada a fait preuve d'intelligence, et que ne sachant autre chose à l'égard de ce marché que le simple fait que les ministres sont venus lui demander un emprunt et qu'elle tienne à s'éclairer sur leur entente des affaires, elle leur dirait: Voyons, comment avez-vous rempli vos promesses par le passé? Il est légitime d'ajouter que l'accomplissement de ces promesses l'autoriserait à accorder cet emprunt. Le Canada dirait donc: Il est vrai qu'en 1903, vous nous avez fait force promesses, mais consultons les statuts et voyons ce qui s'y trouve. Dame Canada consulte les statuts et constate que les engagements pris envers le Canada, sous forme de traités ou de marchés, ont été rayés du statut en 1904. Est-ce qu'alors dame Canada ne serait pas autorisée à accepter sous bénéfice d'inventaire la proposition formulée par des citoyens qui se présentent devant elle ainsi accrédités? Mais le ministre des Finances, en soumettant cette proposition à dame Canada, lui dit: Oh! dame Canada, n'ayez crainte; ayez confiance en nous; examinez soigneusement l'article de la loi en question et vous constaterez que vous possédez une première hypothèque sur ce grand reseau de chemins de fer. Puis alors, après avoir étudié l'article et constaté qu'elle ne possède pas de permière hypothèque ni de mortgage qu'un seul avocat canadien consentirait à accepter pour son client, est-ce qu'elle ne serait pas en lieu de refuser gracieusement de conclure pareil marché?

Mais le ministre des Finances prétendra peut-être que le Gouvernement a sous les yeux un état indiquant toutes les importantes dépenses de deniers effectuées par cette vertueuse corporation. Elle prétend avoir consacré $8,000,000 à l'achat de matériel roulant. Aux yeux de dame Canada, la compagnie du Grand-Tronc-Pacifique ferait-elle preuve d'intégrité commerciale et d'entente des affaires chez une corporation insolvable qui cherche à emprunter $10,000,000, en déclarant qu'elle a consacré $8,000,000 à l'achat de matériel roulant pour un réseau qui n'a pas encore été ouvert à l'exploitation? Est-ce bien là un marché avantageux au point de vue commercial?

La compagnie du Grand-Tronc-Pacifique, qui n'a pas de capitaux et qui soutire tout ce qu'elle peut obtenir de la compagnie du Grand-Tronc, a consacré $8,000,000 à l'achat d'un matériel roulant qu'elle a affermé à la compagnie du Grand-Tronc à 4 p. 100; en outre, il est acquis que la durée de l'existence de ce matériel roulant ne dépasse guère une période de quinze à vingt ans; or, quand on constate que cette corporation insolvable s'acquitte ainsi de sa dette envers cette puissante corporation, on peut bien se demander si c'est là un marché qui rallierait l'approbation d'un seul homme d'affaires au pays. A votre avis, dame Canada consentirait-elle à traiter avec pareille compagnie? Dame Canada pourrait fort bien dire: "Je me demande si tout a été bien marqué au coin de l'intégrité et de la sincérité dans les marchés conclus à l'égard de ce réseau? Vous venez ici, messieurs, nous demander $10,000,000, et avant tout, il s'agit de s'assurer de votre intégrité. Cette société est intègre ou elle manque d'intégrité. Je n'ai pas à me prononcer en pareille matière.

M. W. B. NORTHRUP.

Il n'est pas un seul commerçant intègre qui s'oppose à ce qu'on fasse l'examen de ses livres et de sa comptabilité. Il n'est pas un seul homme intègre en affaires désirant faire un emprunt qui hésite à indiquer l'emploi qu'il a fait des deniers empruntés.

Le premier ministre prétendra-t-il que la compagnie du Grand-Tronc-Pacifique soit si convaincue de son intégrité et de l'emploi légitime qu'elle a fait de tous ses deniers, qu'elle consente volontiers à l'examen de sa comptabilité? Nombre de députés s'en souviennent, au cours de l'enquête qui s'est déroulée devant le comité des comptes publics, il a été prouvé qu'un fonctionnaire du Grand-Tronc a dépensé des milliers de dollars en frais de route, pour le trajet de Montréal à Ottawa, bien que ce trajet s'effectuât dans son wagon particulier et qu'il ait probablement pris son lunch au Rideau Club et acquitté sa note à la fin du mois. On s'en souvient, certains avocats d'Ottawa ont touché des milliers de dollars; on se le rappelle, une dépense de $150,000 a été effectuée avant même l'octroi de la charte. Et bien qu'il ait été établi au cours de l'enquête devant le comité que la compagnie du Granc-Tronc avait porté ce montant au compte du Grand-Tronc-Pacifique, il n'en est pas moins vrai que lorsqu'on lui demande le dépôt des pièces justificatives, elle préféra sacrifier même les item de $30,000 et de $35,000 plutôt que de produire les pièces justificatives se rattachant à ces dépenses. En outre, on s'en souvient, les députés ministériels n'ont pas voulu permettre à certains membres de la gauche de scruter ces comptes, afin de constater l'emploi fait de ces $150,000. Disons qu'un groupe d'individus ou une société vienne demander un emprunt, sachant qu'ils ont inscrit certaines dépenses dans leurs livres de comptes, et qu'après la reddition de comptes, lorsque l'auditeur auquel cette comptabilité a été soumise, leur demande le dépôt des pièces justificatives, ils préfèrent faire le retrait de comptes s'élevant à des milliers de dollars plutôt que de produire ces pièces justificatives; en pareille circonstance, je le demande au premier ministre, ne serait-il pas en lieu d'exiger la vérification de cette comptabilité, avant d'avancer les deniers demandés?

Nombre de rumeurs ont circulé dans le pays. On m'a rappelé un fait: c'est qu'après avoir effectué le retrait des pièces justificatives, il a été prouvé devant le comité des comptes publics qu'on avait eu soin d'insinérer ces pièces. Quoi qu'il en soit, on a fait le retrait de ces pièces justificatives ; la compagnie du Grand-Tronc-Pacifique a préféré ne pas exiger le paiement de ces mémoires; les pièces justificatives furent détruites par ordre d'un fonctionnaire de la compagnie et lorsque le comité des comptes publics eût invité à comparaître un fonctionnaire de la compagnie du Grand-Tronc qui aurait pu l'éclairer sur ces questions, celui-ci prit le premier train, en route pour la Méditerrannée, et le fonctionnaire que la compagnie chargea de cette mission ne connaissait pas le premier mot de la question. En pareille circonstance, le premier ministre, s'il était au courant de ces faits, devrait hésiter à bon droit et bien mûrement réfléchir avant de faire un nouveau prêt; si, toutefois, il s'agit bien d'une transaction commerciale, comme l'affirme le ministre des Finances, et ici nous examinons la question à titre de banquiers, en demandant si, en justice envers le pays nous sommes autorisés à effectuer pareil prêt. Il a circulé certaines rumeurs au pays, et devant le comité des comptes publics ainsi que devant d'autres comités, on a établi certains faits tendant à convaincre le public que l'économie n'a présidé ni à la construction de la section du réseau construite par l'Etat, ni à la construction de la division de l'Ouest. Est-il un seul député ici qui soit convaincu que la construction d'un chemin de fer en pleine prairie puisse coûter $36,000 le mille? Certes M. Hayes mériterait d'être écorché tout vif; le Gouvernement serait certainement autorisé à le châtier pour avoir osé se moquer comme il l'a fait du public, quand dans ses lettres il vante le type perfectionné du chemin de fer, surtout si on se rappelle que l'argument primitivement formulé par le Gouvernement relativement à l'évaluation si élevée du coût du réseau, c'est qu'on voulait construire un réseau d'un type similaire à celui du Grand-Tronc entre Montréal et Toronto, qui est sans contredit une des plus belles voies ferrées du continent américain. On ne saurait perfectionner le type du réseau dont ont nous a donné la garantie au début, lorsque le Gouvernement avançait à la compagnie, les premières sommes d'argent. Je tiens donc à rappeler au premier ministre que M. Charles M. Hayes, en formulant cet argument, sait parfaitement qu'il fait une assertion contraire à la vérité des faits, tout comme il est au courant de l'insinération des pièces justificatives ainsi que du refus opposé au dépôt des comptes.

Il faut signaler ici un autre aspect de la question: les propriétaires du Grand-Tronc demeurent surtout en Angleterre. Il est regrettable, à mon avis, que le placement primitif effectué par les actionnaires du Grand-Tronc ait si mal abouti. Le Gouvernement croit-il qu'il a le droit de s'exposer à rendre la situation de ces actionnaires encore plus désespérée, en prêtant de l'argent à une compagnie qui a tellement fait de gaspillage au cours de la construction de sa voie ferrée que, lorsqu'il s'agira de commencer l'exploi-

tation, l'intérêt à verser constituera un fardeau si onéreux que la compagnie devra exiger, pour le transport des marchandises et des voyageurs, des prix qui ne lui permettront pas de soutenir la concurrence avec les autres réseaux mieux administrés? Cette dernière situation, créée aux capitalistes anglais qui ont placé des fonds dans cette entreprise, ne sera-t-elle pas plus intolérable que la première? S'il est quelque chose qui puisse nuire au crédit du Canada dans la mère patrie, n'est-ce pas de voir le Gouvernement en si bons termes avec une société qui a été infidèle à ses obligations, société d'une cupidité sans bornes, bien déterminée à réaliser des profits sans avoir versé de fonds, et qui, sans avoir engagé de capitaux dans cette entreprise, a empoché $25,000,000 des actions ordinaires de ce chemin de fer? De deux choses l'une: ou ces actions ont une certaine valeur ou elles n'ont aucune valeur; si elles ont une valeur quelconque, que faut-il penser de ces messieurs qui se rendent coupables de ce que je pourrrais appeler un larcin, en prenant des actions sans valeur? Et, si ces actions n'ont aucune valeur, pourquoi l'Etat n'en aurait-il pas le bénéfice, en vue de cette avance de $10,000,000? Mais, s'écrie-t-on, les travaux de construction de ce réseau sont tellement avancés qu'il faut nécessairement les parachever.

En quoi cela intéresse-t-il la question dont la Chambre est saisie ? Voici une compagnie qui a fait certaines promesses en 1903 et qui les a successivement violées en 1904 et c'est nous qui avons payé l'écot. Voici une compagnie qui,en 1904, a fait certaines autres promesses qu'elle a violées avec un soin tout religieux, systématiquement et avec persistance depuis cette époque ; or, voici qu'elle vient nous demander aujourd'hui $10,000,000, le premier sans doute d'une longue suite d'emprunts, Qui peut nous assurer qu'une société qui nous a invariablement trompés jusqu'aujourd'hui va subitement adjurer son passé et se conduire plus honnêtement à l'avenir, de façon à nous donner plus de satisfaction? Après tout, monsieur l'Orateur, voici à quoi se résume tout simplement la situation; députés de la gauche nous désirons conserver le crédit du Canada, et ne rien négliger pour atteindre ce but; et lorsqu'une compagnie insolvable s'adresse à nous et s'écrie: Si vous ne nous avancez pas $10,000,000, toute l'entreprise aboutira à l'avortement, je lui répondrais: Etes-vous donc la seule compagnie au monde? êtes-vous les seuls capitalistes qui puissiez construire une voie ferrée? Sommes-nous tellement à la merci de la compagnie du Grand-Tronc-Pacifique et de la compagnie du Grand-Tronc qu'il nous faille ainsi nous

M. W. B. NORTHRUP.

soumettre à toutes leurs exigences et nous laisser impitoyablement écraser ? Non, si vous êtes dans l'impuissance de construire ce réseau, d'autres le construiront, Monsieur l'Orateur, il n'est homme si pauvre, si simple ou si ignorant, au pays, qui ne puisse construire un chemin de fer, si vous lui accordez cent pour cent du coût de cette voie ferrée.

Quand vous réfléchissez qu'il s'agit d'une compagnie à laquelle on a accordé 100 p. 100 du coût de la construction et quand vous pensez que ces financiers achètent froidement et en parfaite connaissance de cause des emplacements de ville situés sur le parcours de la voie ferrée au prix de $3 l'acre et si vous réfléchissez qu'ils prennent à la gorge les municipalités les unes après les autres, en leur disant qu'ils ne construiront pas ici ou là leur voie ferrée et leurs entrepôts, quand vous considérez toutes ces choses du haut de la dépense de 100 p. 100 qu'a coûté la voie ferrée que nous leur avons donnée, sommes-nous tant à blâmer si nous soupçonnons quelque peu l'honnêteté ou la possibilité qu'a la compagnie de faire des affaires, lorsqu'elle vient nous trouver en présence de tout cela, et nous demande comme premier versement une somme supplémentaire de $10,000,000.

Mais, monsieur l'Orateur, si sur la section de la division des prairies qui, chacun l'admettra, doit être beaucoup moins coûteuse que la division des montagnes, les calculs se sont éloignés au point de présenter un écart de $10,000,000, qui ôserait dire que la compagnie peut construire la division des montagnes pour la somme à laquelle elle s'est engagée. N'y a-t-il pas là une certitude morale que ce n'est que le commencement de la fin; n'est-il pas certain que le Gouvernement s'apercevra qu'il a sur les épaules une pieuvre qui chaque année viendra lui demander une autre somme de $10,000,000 ou de $20,000,000? Le jour n'est peut-être pas loin où nous serons très reconnaissant au Grand-Tronc-Pacifique de ne nous demander que $10,000,000 par an, quand il sera arrivé à la division des montagnes. Si cela doit arriver, pourquoi ne procéderions-nous pas comme des gens d'affaires en mettant de côté tout sentiment et en disant à cette compagnie: il y a d'autres compagnies qui peuvent construire cette ligne de chemin de fer; vous avez eu l'occasion la plus favorable qu'aucune compagnie au monde ait jamais eue d'abord de construire cette ligne et ensuite de faire la fortune de tous ceux qui ont eu quelque rapport avec la construction et vous avez échoué complètement après tous les avantages que vous avez reçus.

Alors, ne serait-il pas très simple, ne devrait-ce pas être la pensée de l'homme qui a la confiance du Canada et des Canadiens de dire: si vous qui êtes pour la plupart des étrangers avez échoué complète-

ment, nous avons ici de bons Canadiens qui ont de la cervelle et des muscles pour construire cette ligne et nous ferons en sorte qu'elle soit construite, que le Grand-Tronc-Pacifique donne un autre coup de pioche ou qu'il s'arrête.

M. W. M. MARTIN (Regina): Monsieur l'Orateur, j'ai écouté avec beaucoup d'attention les discours qui ont été prononcés par le chef de l'opposition et par l'honorable député de Hastings-est (M. Northrup), mais je n'ai pas pu découvrir si ces honorables députés étaient en faveur de ce prêt ou s'ils y étaient opposés. Ce qui est certain, c'est que les intérêts de tout le Canada et les intérêts de l'ouest du Canada en particulier, veulent que ce prêt soit fait par le Gouvernement au Grand-Tronc-Pacifique pour qu'il soit possible de terminer la division des prairies de Winnipeg à Wolf-Creek avant la fin de la présente année. Le problème des transports est le plus important que nous ayons à résoudre aujourd'hui au Canada, et il est d'une importance suprême pour l'ouest. Il y a des colons dans ces régions qui cultivent le sol, et qui sont éloignés de 100 milles d'un chemin de fer, et ces hommes, pour qui nous devrions avoir quelque considération, ne peuvent tirer de leur travail les profits qu'ils sont en droit d'en attendre. L'honorable député de Hasting-est a déclaré qu'on avait fait au comité des comptes publics des découvertes peu honorables, mais bien que je n'étais pas ici l'an dernier, je présume que cette affirmation est analogue à celles qui ont été faites dans toute l'étendue du Canada par les honorables députés de l'opposition pendant la dernière campagne électorale. Je crois que cette déclaration est aussi exacte que celle de l'honorable député de Saint-Antoine (M. Ames) qui s'est promené à travers tout le pays, racontant des choses absolument fausses relativement à nos étendues forestières de l'Ouest, et portant avec lui sa petite lanterne magique pour instruire les gens de l'ouest sur ce qu'ils devraient faire de leurs ressources territoriales.

Si j'ai bonne mémoire, l'hon. chef de l'opposition a déclaré que la construction de cette voie ferrée avait été conçue d'une façon hâtive. Je tiens à dire que les gens de l'ouest du Canada, sont d'avis que la construction de cette voie ferrée n'a pas encore été assez vite conçue. Nous croyons qu'on aurait dû y penser trois ou quatre ans plus tôt, et si nos honorables adversaires veulent prendre la peine de faire quelque enquête sur le Canada de l'Ouest, de lire les journaux ou simplement de parcourir le hansard de l'époque, ils trouveront que l'opinion a été unanimement exprimée dans le pays, qu'il y avait un besoin absolu d'un autre chemin de fer transcontinental. J'ai sous les yeux des copies de deux ou trois résolutions qui ont été adoptées dans l'ouest du Canada, pendant les années 1901, 1902 et 1903, et je désire attirer l'attention de la Chambre sur ces résolutions pour montrer l'inexactitude de la déclaration de l'honorable chef de l'opposition, qui a dit que cette voie ferrée avait été conçue d'une façon trop hâtive. Le "Regina Leader" disait en 1903:

Depuis plusieurs années les commerçants, l'un après l'autre ont attiré l'attention du "Leader", en termes énergiques, sur le fait que les conditions relatives au trafic des chemins de fer dans l'Ouest, continuent à empirer. L'an dernier la situation était assez mauvaise, quand pendant des jours et parfois des semaines, les commerçants étaient absolument dépourvus de certaines variétés de marchandises parce que les chemins de fer ne pouvaient les leur transporter. Cette année, la situation a été infiniment pire car beaucoup de maisons de commerce ont été complètement dépourvues de certaines marchandises pendant des semaines et des mois, malgré que les ordres aient été donnés en temps voulu et que les marchandises aient été envoyées promptement par les marchands de gros établis dans l'est.

Si telle était la condition des affaires en 1902, il en était ainsi également en 1903, et je parle d'après les informations personnelles quand je dis qu'il en était ainsi pendant les années qui ont suivi. La législature des Territoires du Nord-Ouest a adopté à l'automne de 1902, la résolution suivante qui a, je crois, été envoyée au Gouverneur en conseil, à Ottawa:

L'augmentation présumée du volume des affaires qui a contribué beaucoup à l'augmentation de la culture et de la colonisation du sol dans les territoires créera graduellement et tendra de plus en plus à produire une congestion du trafic entre ces territoires et les provinces de l'est et à moins que l'on ne regarde comme désirable de détourner une partie de ce trafic par le moyen des voies étrangères, il faut pourvoir immédiatement à des facilités convenables de transport. Cette assemblée prie en conséquence humblement que Votre Excellence veuille bien prendre telle décision qui pourra paraître nécessaire ou utile en vue d'assurer aux habitants de ces territoires un système convenable de voie de transport tel qu'on en a formé le projet dans la convention passée entre le peuple du Canada et la compagnie du Pacifique-Canadien.

Quant à la question de savoir si les bestiaux et les grains des prairies de l'Ouest sont expédiés par des voies américaines, je dois dire que je sais d'information personnelle, que des bestiaux ont été conduits par des agriculteurs de la Saskatchewan de l'autre côté de la frontière, dans les états du Montana et du Dakota, pour être embarqués à bord de trains américains; et des milliers de boisseaux de blé ont été conduits l'an dernier par les agriculteurs du sud de la province du Manitoba, de l'autre côté de la frontière et expédiés par les voies américaines. L'honorable député d'Assiniboïa (M. Turriff) m'informe que

l'an dernier 150,000 boisseaux de grain venant de la partie méridionale de son propre district ont été conduits de l'autre côté de la frontière, et expédiés par les lignes américaines. Je pourrais vous donner d'autres expressions d'opinion relatives au besoin de plus de facilités de chemins de fer qui ont circulé dans le nord-ouest au moment où l'on faisait une convention avec le Grand-Tronc-Pacifique. Voici une déclaration faite par M. William Whyte, le vice-président actuel du Pacifique-Canadien, déclaration faite en 1903, quand la convention avec le Pacifique-Canadien était discutée à la Chambre.

Il y a de la place en quantité pour le Grand-Tronc-Pacifique dans le Nord-Ouest. Je suis heureux d'apprendre que la compagnie va y étendre son réseau. Rappelez-vous que le Grand-Tronc-Pacifique est une ligne nationale, ce qui voudra toujours mieux qu'une ligne américaine. Si les populations de l'Est avaient quelque idée de la rapidité avec laquelle l'Ouest est mis en valeur, elles ne s'étonneraient point de m'entendre dire qu'il y a là-bas de la place pour le Grand-Tronc-Pacifique et pour d'autre lignes. La situation est même complètement changée depuis un an. Les transports de l'est à l'ouest comme ceux de l'ouest vers l'est dépassent la normale. C'est ce fait qui a rendu impossible l'enlèvement des récoltes avec la célérité nécessaire.

Je pourrais vous donner des déclarations qui tendent au même but, et empruntées aux journaux de l'Ouest. Le "Winnipeg Telegram" et le "Toronto Mail and Empire" sont d'accord avec ces journaux sur la nécessité d'un autre chemin de fer transcontinental. En présence de ces faits, j'ai éprouvé quelque surprise, comme habitant d'une des provinces de l'Ouest, de lire à ce moment, les discours prononcés par des membres éminents du parti conservateur en cette Chambre, déclarant qu'ils étaient absolument opposés au projet d'un troisième chemin de fer transcontinental.

QUELQUES DEPUTES: Non, non.

M. W. M. MARTIN: Si les honorables députés veulent me le permettre j'emprunterai au hansard des déclarations tendant à ce but faites par des membres éminents du parti conservateur. Je dois dire que cela causa une surprise assez grande aux habitants de la région dans laquelle je réside quand ils apprirent qu'il y avait à la Chambre des communes des hommes si ignorants des conditions de l'Ouest qu'ils ne savaient pas que notre développement était à ce point entravé par le manque de facilité de transport, que chaque agriculteur perdait en moyenne 10 cents par boisseau de grain comme il les perd encore maintenant et continuera à les perdre tant que nous manquerons de moyens convenables de transport.

M. WRIGHT: Puis-je poser une question à l'honorable député: quand il parle des fermiers qui mènent leur grain de l'autre côté de la frontière, a-t-il l'intention de faire croire à la Chambre qu'ils pourront le mener maintenant jusqu'à la ligne du chemin de fer Transcontinental?

M. W. M. MARTIN: Si mon honorable ami est quelque peu renseigné sur les moyens de transport dans les provinces de l'Ouest, il saura que tout chemin de fer qui sera construit devra apporter nécessairement un soulagement à la tension qui existe.

M. WRIGHT: Je sais que la construction du Transcontinental n'apportera aucun remède aux difficultés qu'il signale.

M. W. M. MARTIN: L'honorable député aura suffisamment de temps pour me répondre dans quelques instants. Je veux parler de ce qu'a dit l'honorable député de Grey-est (M. Sproule) qui, j'en suis fâché, n'est pas à son siège en ce moment. Si l'on se réfère au hansard de 1903, volume IV, page 9011, on verra que l'honorable député a parlé ainsi:

Examinons brièvement les raisons qu'ils invoquent pour justifier cette entreprise. La première est le besoin urgent qui se fait sentir dans l'Ouest d'obtenir des moyens de transport. Ceci nous amène à nous demander s'il existe à l'heure actuelle un besoin aussi urgent dans l'Ouest. Où trouve-t-on ce prétendu besoin urgent que l'on a de ce nouveau chemin de fer dans l'Ouest, un besoin si pressant, comme l'a prétendu le premier ministre, que nous ne pouvons attendre ni un jour ni une heure pour mettre ce projet à exécution, que nous n'avons pas un moment à perdre et qu'il espère déjà ne pas avoir trop retardé. Mais comment transporte-t-on actuellement les produits de cette partie du pays? Existe-t-il un besoin aussi urgent à l'heure actuelle? Je ne le vois pas. Il suffit d'étudier la question attentivement pour en arriver à se convaincre du contraire.

C'est là assurément une déclaration assez précise en opposition au projet principal du Grand-Tronc-Pacifique. Le même honorable député a fait une autre déclaration qui se trouve à la page 9021 du hansard et qui est ainsi conçue:

J'ai déclaré que le sentiment populaire, au moins dans Ontario, était opposé à l'octroi de nouvelles subventions des chemins de fer. Le Gouvernement a-t-il reçu mission de la part du peuple de ce pays, de se lancer dans cette entreprise?

Je défie le premier ministre de dissoudre la Chambre et d'en appeler au peuple sur cette question. Mais il n'osera pas le faire. S'il le faisait et si le peuple le ramenait au pouvoir, alors il pourrait mettre ce projet à exécution et je ne m'y opposerai plus.

A la page 9027 du même volume cet honorable député a condamné le projet dans les termes très énergiques que je vais lire:

Qu'on se demande bien s'il y a lieu d'approuver pareille entreprise, cette mesure informe cette monstruosité pour dire le mot, ce projet mal mûri, que le Gouvernement vient d'enfanter et de lancer au grand jour de la publicité. Quand le peuple canadien aura bien saisi la nature de ce projet, je n'ai aucun doute sur le jugement qu'il prononcera à cet égard. Monsieur l'Oratteur, encore une fois, je porte un défi au Gouvernement: celui de dissoudre les Chambres et de faire appel au corps électoral, aujourd'hui même. Osera-t-il demander aux électeurs de lui confier un mandat pour l'exécution de cette entreprise? Non, il ne l'osera pas, je l'en mets au défi.

Dans la province de Saskatchewan, la principale question débattue au cours de la campagne électorale de 1904, ç'a été la construction du Grand-Tronc-Pacifique. Le peuple a-t-il approuvé ce projet? Il n'est qu'une seule réponse possible. Une des questions principales débattues devant les électeurs au cours de la campagne électorale de 1908, ç'a été le projet du Grand-Tronc-Pacifique. Le peuple a-t-il approuvé ce projet en 1908? J'ose dire qu'il a été déposé dans cette province deux bulletins en faveur du parti libéral approuvant le projet du Grand-Tronc-Pacifique pour chaque bulletin hostile à ce projet.

Qu'on me permette de rappeler les paroles prononcées par l'honorable représentant de Simcoe-sud (M. Lennox), au cours de la session de 1903. Je cite le compte rendu des débats, page 9064, où il s'exprime en ces termes:

Qu'on aille où l'on voudra, partout le sentiment dominant,—et ce sentiment sera presque unanime lorsqu'on comprendra mieux ce projet,—est décidement hostile à cette entreprise.

Or, depuis que cette déclaration a été faite, il m'a été donné d'entendre dans l'Ouest du Canada d'honorables députés de la gauche traitant des sujets politiques, et je n'en ai jamais entendu un seul condamner le projet du Grand-Tronc-Pacifique. La raison en est claire. Ils se savaient dans un pays où tout le monde était en faveur de la construction du chemin et en reconnaissait l'absolue nécessité. Je mets tout député conservateur de l'Ouest au défi de se déclarer hostile au prêt de $10,000,000 en vue du parachèvement du tronçon des prairies. Je mets l'honorable député de Qu'Appelle (M. Lake) au défi de condamner ce prêt pour le parachèvement de la section des prairies du Grand-Tronc-Pacifique. Je mets tout député conservateur du Manitoba au défi de condamner ce prêt. Aucun n'osera le faire. Aucun conservateur ne réussirait à se faire nommer au Manitoba à la prochaine élection, s'il prenait cette attitude.

Je ne me propose pas de passer le temps de la Chambre à discuter les garanties obtenues du Grand-Tronc-Pacifique par le Gouvernement. La plupart des membres de l'Ouest sont assez assurés de la croissance du Canada d'ici à quelques années pour croire que le Grand-Tronc-Pacifique va réussir dans de très grandes proportions, et sera en mesure de rembourser toutes les sommes empruntées de l'Etat.

L'honorable représentant de Hastings-est (M. Norhrup) a fait quelques comparaisons. Il a qualifié le Grand-Tronc-Pacifique de compagnie insolvable, et fait le contraste entre les garanties obtenues de cette compagnie et celles que nous avons obtenues de la compagnie du Canadien du Pacifique. Or, les seules garanties que le Canadien du Pacifique fût en mesure de donner à notre pays, c'étaient les terres et les sommes d'argent et les 600 milles de chemin de fer que lui avait octroyées le parti conservateur. Notre Gouvernement a pris certaines précautions avant de se résoudre à faire ce prêt au Grand-Tronc-Pacifique.

Comme il ressort des documents déposés sur le bureau, M. Charles M. Hayes a sollicité ce prêt au nom du Grand-Tronc-Pacifique. Dans le temps, M. Hayes a soumis un état indiquant la dépense réelle entraînée par l'établissement de cette section de l'Ouest et les sommes qui ont dû y être appliquées jusqu'à date. Le ministère a pris la peine de faire examiner avec soin ces chiffres par son propre ingénieur, M. Collingwood Schreiber, et de faire vérifier par lui l'état soumis par M. Hayes. Le rapport a été favorable. En ce qui regarde la garantie, je suis bien prêt à m'en rapporter au Gouvernement. Quiconque a la moindre confiance dans l'avenir du Canada devra admettre que notre progrès d'ici à quelques années devra être tel que le Grand-Tronc-Pacifique ne saurait que réussir, et se trouver en mesure de rembourser toute somme empruntée de l'Etat, en vue de l'établissement de la section des prairies.

Comparez la situation des provinces de Saskatchewan et d'Alberta avec celle d'autres pays producteurs de céréales. On est unanime à reconnaître que le Canada est destiné à devenir peut-être le plus grand pays producteur de blé de l'univers. Un de nos principaux concurrents, c'est la république Argentine. Or, comment l'Argentine est-elle partagée, en comparaison du Canada au point de vue des moyens de transport? Sa superficie est d'à peu près 240,000 milles carrés, et ses chemins de fer ont un parcours de 8,000 milles. On affirme que le cultivateur de l'Argentine est en moyenne éloigné d'au plus 10 milles du chemin de fer. La superficie totale du Saskatchewan et de l'Alberta est de 300,000 milles carrés, et nous avons 2,800 milles de chemin de fer. Le cultivateur y est, en général, éloigné de beaucoup plus de 10 milles de la voie ferrée. Le cultivateur de l'Argentine doit en moyenne dépenser de

2 cents à 3 cents du boisseau, pour faire parvenir son grain à la gare de chemin de fer la plus rapprochée, tandis que le cultivateur du Saskatchewan doit dépenser en moyenne de 6 cents à 7 cents du boisseau. Le cultivateur de l'Argentine doit débourser de 16 cents à 17 cents du boisseau pour faire parvenir son grain, de la gare de chemin de fer la plus rapprochée de sa ferme, au marché de Liverpool, tandis que le cultivateur du Saskatchewan doit débourser 30 cents pour le même objet. Comment les cultivateurs de notre pays peuvent-ils tenir tête à la concurrence sur les marchés européens, grevés comme ils sont de frais de transports aussi lourds? La seule solution des difficultés contre lesquelles les producteurs de l'Ouest ont à lutter, c'est la pénétration du pays par les chemins de fer. Toute voie ferrée doit nécessairement soulager les lignes concurrentes d'une certaine quantité de trafic, et par là même venir de plus en plus en aide d'année en année aux cultivateurs désireux d'écouler rapidement leurs produits et d'en obtenir les plus hauts prix.

Encore une observation, et celle-là intéresse particulièrement le producteur de céréales de l'Ouest. Au dire des meilleures autorités que j'ai pu consulter, une des difficultés que rencontrent nos cultivateurs dans l'expédition de leurs grains, c'est l'écart qui se produit entre le cours des grains en wagon, et celui de ces mêmes grains avant le chargement. Placez-vous où vous voudrez dans l'Ouest; dès que le cultivateur a réussi à charger son grain sur les wagons, il en obtient ce qu'on appelle le "track price", tandis que s'il lui faut déposer ce grain dans les élévateurs, il en obtient ce qu'on appelle le "street price", et l'écart entre les deux est d'à peu près 10 cents par boisseau. Qu'on me permette de renvoyer aux témoignages rendus l'année dernière, devant la commission sur les grains et devant sir Richard Cartwright. Vous constaterez que les cultivateurs qui ont comparu devant sir Richard Cartwright ont déclaré que, dans certains cas l'écart pouvait s'élever à 30 cents du boisseau. Quelle est la raison de cet écart? Feu M. Drinkwater a déclaré que c'était la difficulté qu'on avait de se procurer des wagons.

Si je ne craignais de fatiguer la Chambre, je lirais des extraits de ces témoignages; mais l'opinion généralement exprimée c'est que l'écart dans les prix, qui se produit tout au détriment du cultivateur de l'Ouest, provient de la difficulté de se procurer des wagons. Les admininstrateurs de chemins de fer et les propriétaires d'élévateurs ont été jusqu'à dire: Procurez-vous des wagons, et nous allons réduire l'écart à 3 cents du boisseau. Supposez une production de 100,000,000 de boisseaux de grain, et un gain de 7 cents du boisseau

au bénéfice du cultivateur de l'Ouest, cela vous donne un gain total de $7,000,000 par année; économisez 10 cents du boisseau, et l'épargne s'élève à $10,000,000. Je ne prétends pas que la construction du Grand-Tronc-Pacifique aura l'effet de supprimer totalement la difficulté; mais d'autre part, je ne vois pas que la construction d'un embranchement sur telle ou telle ligne de chemin de fer améliore beaucoup l'état de choses actuel en ce qui concerne le gouvernement.

Je pourrais continuer et indiquer les raisons qui me font approuver l'établissement du Grand-Tronc-Pacifique dans l'Ouest du Canada, en même temps que signaler de nombreuses stipulations insérées au contrat, qui sont décidément avantageuses pour pour la population canadienne, et pour celle de l'Ouest en particulier, et qui le paraissent encore plus quand on les rapproche de celles comprises dans le marché pour la construction du Canadien du Pacifique, avec cette clause inique d'exemption des impôts en faveur des terres, du matériel roulant et de la voie ferrée même de la compagnie, fardeau dont l'ancien gouvernement conservateur a chargé le pays de l'Ouest. Je ne me propose pas d'occuper le temps de la Chambre à la discussion de ces questions, mais je relèverai brièvement ce qu'on a dit au sujet du chemin de fer de Témiscamingue et du Nord de l'Ontario. On m'informe de bonne source que les riches gisements de la région de Cobalt n'ont été mis au jour que grâce à la construction du chemin de fer Témiscamingue et du Nord de l'Ontario; qu'avant la construction du chemin de fer, ces gisements n'étaient pas connus. Dès lors, il n'est pas déraisonnable de croire que la construction du Grand-Tronc-Pacifique aura l'effet de mettre au jour des richesses dont on n'a pas d'idée. Cette vaste région septentrionale renferme à ce que nous croyons des districts d'une grande richesse. Si le chemin de fer Témiscamingue et du Nord de l'Ontario a donné accès à un territoire tellement riche dans cette province-ci, nous sommes fondés à croire que le chemin de fer national Transcontinental aura le même effet, non seulement en ce qui regarde le Nord de l'Ontario, mais le Nord des provinces de l'Ouest également.

J'approuve la proposition de faire un prêt au Grand-Tronc-Pacifique, en vue de lui aider à parachever sa ligne, car cela veut dire qu'il se produira entre les chemins de fer de l'Ouest une mesure de concurrence dont nous ne jouissons pas actuellement. Cela veut dire: développement des moyens de transport par voie ferrée; réduction des frais de transport, car la concurrence aboutit nécessairement à l'abaissement de ces frais. Cela veut dire également que le Canada va être mis en situation favorable sur les marchés euro-

péens. Enfin, cela veut dire le parachèvement d'une grande entreprise nationale destinée à favoriser le développement de nos ressources nationales, l'expansion nationale et la solidarité nationale.

M. J. W. MADDIN (Cap-Breton-sud): Le projet de résolution soumis à la Chambre a pour objet la remise à la compagnie du Grand-Tronc-Pacifique d'une somme de $10,000,000 en vue du parachèvement de la section des prairies de la ligne Transcontinentale. La fin que l'on a en vue c'est, en somme, de faire de l'Etat le banquier du Grand-Tronc-Pacifique à concurrence de cette somme. C'est une conjoncture unique dans l'histoire de notre pays; celle-ci n'en présente qu'une autre qui puisse lui être comparée, et c'est l'octroi par notre Gouvernement d'aider quelque peu de la même nature à la compagnie du Canadien du Pacifique, en 1884. D'honorables députés ont donné à entendre que les membres de la gauche sont opposés à la construction du Grand-Tronc-Pacifique. Je soutiens que les membres de la gauche se montreront aussi fidèles que les députés ministériels à remplir les engagements consignés dans des actes publics. Il n'est pas un membre de l'opposition qui ne soit pénétré de l'idée que le peuple canadien est lié par cette convention, qu'il ne saurait s'en décharger, et qui ne soit en faveur de son exécution à la lettre. Il n'est pas un membre de la gauche qui soit opposé au parachèvement de cette voie ferrée. Il peut se produire des divergences d'opinion quant aux moyens à employer; mais il n'est pas un membre de la gauche qui ait fait la moindre proposition de nature à retarder même d'une fraction de jour le parachèvement de cette voie ferrée.

L'honorable député de Lambton-ouest (M. Pardee)—de même que l'honorable ministre des Finances avait fait avant lui—a invoqué comme un précédent, le prêt de $30,000,000 fait par le gouvernement conservateur au chemin de fer Canadien-Pacifique en 1884. Mon honorable ami prétend que la présente résolution est de tous points semblable à celle qui fut déposée en 1884 par sir Charles Tupper. Je me permets de différer complètement d'opinion avec lui sur ce point. Il n'y a pas de similitude, ou très peu, entre les deux cas. Voyons d'abord le préambule de la loi de 1881 instituant la compagnie du chemin de fer Canadien-Pacifique:

> Considérant qu'aux clauses et conditions de l'entrée de la Colombie-Anglaise dans la confédération canadienne, le gouvernement de la confédération s'est engagé à assurer la construction d'un chemin de fer reliant le littoral de la Colombie-Anglaise au réseau de chemin de fer du Canada.

Avant l'entrée de la Colombie-Anglaise dans la Confédération nous n'avions pas de débouché sur l'océan Pacifique. La frontière américaine, partant de l'Alaska se prolongeait sur une grande partie du littoral et la Colombie-Anglaise ne possédait qu'une bien faible partie de la côte. Pour atteindre les possessions britanniques ou delà du Pacifique, il était indispensable d'amener la Colombie-Anglaise à faire partie de l'Union. Une des conditions de l'entrée de cette colonie dans la Confédération fut la promesse de construire un chemin de fer d'un océan à l'autre.

Comme l'a fait remarquer un des orateurs, la population blanche entre le lac Supérieur et les montagnes Rocheuses n'atteignait pas 20,000, à cette époque et elle était de moins de 11,000 dans la Colombie-Anglaise de l'autre côté des montagnes Rocheuses.

L'honorable député de Lambton-ouest (M. Pardee) nous demande d'avoir confiance dans notre pays, dans ses ressources et ses richesses. Il me permettra de lui rappeler que parmi les fondateurs de cette Confédération il y avait en 1881 des hommes qui, dans des circonstances qui exigeaient une bien forte confiance, entreprirent de construire un chemin de fer plus considérable que celui qu'on construit en ce moment.

Les chefs du vieux parti conservateur n'ont jamais cessé d'avoir confiance dans l'avenir du pays et l'honorable député (M. Pardee) a complètement échoué dans ses efforts pour établir un parallèle entre la résolution de 1884, et celle qui nous occupe aujourd'hui.

J'ai parlé de la population du Nord-Ouest, en 1881, époque à laquelle on entreprit la construction du chemin de fer Canadien-Pacifique. A cette époque les chefs du parti libéral alors dans les rangs de l'opposition déclaraient que c'était une folie de construire un chemin de fer à travers ce pays où on ne rencontrerait que des buffles et des Indiens et que ce chemin ne paierait pas la graisse pour les essieux.

La compagnie commença les travaux. Le Gouvernement construisit, au prix de $28,000,000 la partie est du chemin et en fit don à la compagnie; il lui donna de plus une subvention de $25,000,000 en argent et 25,000,000 d'acres de terre. Le chemin devrait être terminé le 1er mai 1891.

En 1884, sir Charles Tupper déposa une résolution tendant à faire à la compagnie un prêt d'une somme d'environ $30,000,000. Quelle était alors la situation. Les promoteurs et les actionnaires du chemin de fer Pacifique-Canadien avaient dépensé $10.000-,000 de leur argent. Sur leur capital-actions de $100,000,000, ils en avaient vendu pour $65,000,000 qui avaient rapporté $63,000,000 qui avaient été employés, jusqu'au dernier sou dans la construction du chemin. La compagnie avait aussi utilisé la subvention et avait vendu plus de trois millions

d'acres de terre. Il lui restait en main des actions jusqu'à concurrence de $35,000,000 et 21,000,000 d'acres de terre provenant de la subvention.

En déposant la résolution sir Charles Tupper soumit à la Chambre un état préparé par la compagnie indiquant les sommes dépensées, la longueur de chemin construite, la provenance de l'argent employé, et démontrant à la satisfaction de la Chambre que tout l'argent provenant de la vente des actions avait été employé à la construction du chemin.

La compagnie avait à cette date 1,370 milles de chemin de construit et en exploitation, à peine trois ans après la signature du contrat, et elle avait jusqu'au 1er mai pour le finir. Avant de soumettre cet état à la Chambre sir Charles Tupper envoya M. Collingwood Schreiber, aujourd'hui ingénieur en chef du Grand-Tronc-Pacifique et M. E. Miall à Montréal pour examiner les livres de la compagnie pour s'assurer que l'état soumis au ministre des chemins de fer était fidèle et exact. Le ministre avait donné des ordres pour que l'inspection des livres et des factures fut aussi minutieuse et sévère que celle qu'une banque ou une institution monétaire aurait pu exiger avant de consentir une avance de fonds à une compagnie solvable, ou de former une société avec elle. Les livres de la compagnie, le comptable et son personnel furent mis à la disposition de ces deux vérificateurs. Après une minutieuse inspection ils déclarèrent que l'état soumis au ministre était exact.

Une crise sévissait à cette époque, et il fut démontré que les perspectives n'étaient guère brillantes, que la ligne ne serait probablement jamais rémunératrice, qu'elle avait été mal accueillie sur le marché anglais, que des lettres et des cablogrammes avaient été adressés aux institutions financières de l'Angleterre pour déprécier l'entreprise et ruiner le crédit de la compagnie. Il ne faut pas oublier que le Canadien du Pacifique n'avait pas le long de sa voie de marchandises qui n'attendaient que le parachèvement de la ligne pour être transportées et rapporter des dividendes aux actionnaires.

On voit que la situation était bien différente de celle du Grand-Tronc-Pacifique aujourd'hui. En soumettant le projet à la Chambre, l'honorable premier ministre expliquait que bien que le Canada eût un nombre suffisant de ports ouverts toute l'année, nous n'avions pas assez de chemins de fer pour amener le trafic à ces ports, et que, pour cela, nous avions besoin de cette grande route nationale. La ligne devait aller d'un océan à l'autre. En 1903, le parti libéral disait que le Grand-Tronc-Pacifique passerait au nord du lac Supérieur et traverserait une région nouvelle et inexplorée.

Mais que voyons-nous aujourd'hui? Entre Port-Arthur et Winnipeg, la nouvelle ligne ne fait, pour ainsi dire, que doubler la voie du Canadien du Pacifique. Entre Winnipeg et les montagnes Rocheuses, elle n'en est jamais plus éloignée que de 100 à 150 milles, et sur une bonne partie du parcours, la distance entre les deux voies n'est que de deux à quatre milles.

Au nord de cette voie se trouve celle du Nord-Canadien que nous devons à l'énergie et à l'habileté de MM. Mackenzie et Mann, et qui a été construite presque exclusivement sans autre aide que la subvention du Gouvernement. Au sud, nous avons le Canadien du Pacifique, et le trafic est là qui n'attend que le parachèvement de la ligne.

En 1884, lorsque sir Charles Tupper déposa sa résolution, le seul trafic sur lequel le Canadien du Pacifique pouvait compter lorsque sa ligne serait terminée, c'était le transport des immigrants qui viendraient dans le pays et des instruments aratoires dont on aurait besoin pour travailler le sol et moissonner la première récolte. Les perspectives pour le Grand-Tronc-Pacifique sont bien différentes; le trafic est là qui l'attend.

Quand l'honorable premier ministre parlait d'ouvrir de nouveaux ports, oubliait-il que nous avions déjà un chemin de fer allant à Vancouver, à Montréal et à Québec, sur le Saint-Laurent, et que le Canadien du Pacifique et l'Intercolonial vont à Saint-Jean et à Halifax? Oubliait-il qu'avec des raccordements entre Louisbourg et Halifax, sur l'Atlantique, et Vancouver sur le Pacifique, nous avions des débouchés ouverts toute l'année pour communiquer avec le monde entier?

Quel but se propose-t-on d'atteindre par la construction du Grand-Tronc-Pacifique? La compagnie veut construire et posséder un chemin jusqu'au littoral du Pacifique pour alimenter sa ligne de l'est avec le trafic de l'ouest et des provinces des prairies. Cette compagnie possède deux ports sur l'Atlantique, l'un à New-London, dans le Connecticut, et l'autre à Portland, dans le Maine; son but est de passer entre le Nord-Canadien au nord et le Canadien du Pacifique au sud, de recueillir tout le trafic que ces deux lignes destinaient aux ports canadiens et de le transporter à des ports américains. Si tel est le but du Grand-Tronc-Pacifique, je dis que c'est une trahison envers le pays que de vouloir enlever aux ports canadiens le trafic de l'Ouest.

Ceux qui avaient entrepris de construire le Pacifique-Canadien avaient épuisé toutes leurs ressources, ils avaient dépensé $10,000,000 de leurs propres deniers, ils avaient vendu pour $65,000,000 d'actions et

environ 3,000,000 d'acres de terre; tout cet argent avait entièrement servi à la construction du chemin, et 1,370 milles du chemin étaient construits et en pleine exploitation. Le marché monétaire traversait une crise, mais cette crise, même dans l'opinion du peuple, n'était pas de nature à empêcher la compagnie de tenir ses engagements. On ne redoutait rien qui pût empêcher la compagnie d'achever le chemin pour le 1er mai 1891. Mais au lieu de mettre ses obligations sur le marché à cette époque, elle proposa de remettre au gouvernement les actions qui lui restaient, ainsi que la partie construite du chemin de fer à l'égard de laquelle elle avait dépensé $63,000,000 provenant de la vente des actions et de la subvention que le gouvernement avait payée jusqu'à cette date-là. Cela était donné en garantie du remboursement de la somme qu'elle demandait à emprunter.

La principale raison qui détermina le parti conservateur, en 1884, à avancer $30,000,000 au Pacifique-Canadien, c'était que le chemin serait terminé en 1886, c'est-à-dire cinq ans plus tôt qu'il n'était stipulé au contrat. Le chemin fut, en effet, terminé en 1886.

Que voyons-nous dans le cas du Grand-Tronc-Pacifique? Ce chemin devait être terminé le 1er décembre 1908.

En feuilletant les états que le ministre des Finances a déposés l'autre jour sur le bureau, on découvre qu'il y a à présent 667 milles de la voie ferrée de Winnipeg à Wainwright qui sont achevés, c'est-à-dire non pas entièrement achevés, mais terminés et exploités en cours de coustruction. Après plus de cinq ans de travaux, cette compagnie du chemin de fer Grand-Tronc-Pacifique n'a pas encore achevé ni fait accepter par les ingénieurs de l'Etat un seul mille de sa voie ferrée. Elle exploite, il est vrai, 667 milles en cours de construction, mais elle n'a pas achevé la construction d'un seul mille, tandis que le Pacifique-Canadien avait achevé 1,370 milles de sa ligne principale, outre 239 milles d'embranchement, et presque terminé 160 milles au nord du lac Supérieur, dont la construction offrait beaucoup de difficulté. Aussi le chemin de fer fut-il complètement parachevé en 1886.

En 1904, le Pacifique-Canadien s'adressa au Parlement sans prétendre qu'il se trouvait dans la situation embarrassée où se trouve le Grand-Tronc-Pacifique. Il se contenta de dire que, s'il pouvait se faire avancer ces fonds, il achèverait le chemin de fer cinq ans avant la date à laquelle il s'était engagé à mener l'entreprise à bonne fin, n'oubliant pas que le délai était un élément essentiel du marché à cette époque-là.

Lorsque le Canada entreprit de construire le chemin de fer canadien du Pacifique les compagnies de chemins de fer transcontinantaux des Etats-Unis considérèrent ce projet comme une immense fumisterie. Elles ne croyaient pas que la population canadienne pourrait se procurer les fonds nécessaires et établir une voie ferrée à travers le continent, mais à la longue, voyant que l'entreprise s'exécutait, elles commencèrent à craindre d'avoir un rival puissant dans le Pacifique-Canadien, et ce furent-elles qui contribuèrent surtout à faire baisser le cours des actions du Pacifique-Canadien et à nuire à la vente des trente-cinq derniers millions de dollars de ses actions. Les chemins de fer des états de l'Ouest crurent que le Pacifique-Canadien leur ferait une vive concurrence et la compagnie Union-Pacific fit parcourir le pays par des agents qui obtenaient des expéditeurs la promesse qu'ils feraient transporter par les voies ferrées américaines les marchandises recueillies sur le territoire canadien. Il était d'une importance capital que ce chemin de fer fût achevé cinq ans avant la date fixée par le contrat afin de faire acheminer par la voie canadienne et transporter vers le littoral de l'Atlantique les denrées du pays. Pour garantir le remboursement de l'emprunt de 1884, le Pacifique-Canadien se dessaisit de tous les biens qu'il possédait. Je cite les paroles que prononçait alors sir Charles Tupper:

> Si, le 1er mai 1892, chaque dollar d'intérêt et chaque dollar de capital ne sont pas remboursées au Gouvernement, la compagnie propose que nous devenions aussitôt possesseur de tout ce qui appartient au chemin de fer canadien du Pacifique.

Je prie les membres de la Chambre de comparer la situation qui régnait en 1884 à la situation qui prévaut cette année—en 1909. Ainsi que l'a fait ressortir ce soir le représentant de Hasting-est (M. Northrup), le présent ministère n'est pas en état de se faire le bailleur de fonds du Grand-Tronc-Pacifique. Le Grand-Tronc et le Grand-Tronc-Pacifique sont si intimement liés, en matière de finance, par contrat et autrement, qu'ils sont inséparables, quant aux objets auxquels se rapporte le projet de résolution, et je soutiens que les rapports que nous avons eus autrefois avec le Grand-Tronc-Pacifique ont été tels que nous ne pouvons pas considérer comme sincères les représentations qu'il fait à présent à la Chambre.

A la connaissance de la Chambre, l'auteur de cette proposition, ni aucun membre du parti ministériel, n'a pas de mesures pour vérifier les états soumis par le Grand-Tronc. Ces deux compagnies sont, pour ainsi dire, inséparables et la population canadienne ne doit pas se faire leur bail-

leur de fonds, étant donné l'insuffisance des garanties qu'elles offrent à présent.

Depuis l'ouverture des Chambres le 20 de janvier dernier, nous avons fréquemment entendu, pendant la discussion du budget, les ministres des différents départements se plaindre que les fonds nationaux étaient dans un état tel qu'ils ne pouvaient pas exécuter actuellement les entreprises publiques dont le besoin se fait le plus vivement sentir. Au Nouveau-Brunswick et dans la Nouvelle-Ecosse, le ministère a suspendu d'importantes entreprises de chemins de fer sous le prétexte que le pays n'avait pas d'argent. Si nous ne pouvons consacrer quelques centaines de mille dollars à des entreprises publiques importantes, quelles graves raisons nous engagent à nous aventurer sur les marchés monétaires de l'univers pour nous procurer dix millions de dollars dans le but de tirer la compagnie du Grand-Tronc-Pacifique de ses embarras financiers?

La statistique concernant les finances du Canada établit qu'il y a dans les banques du pays $400,000,000 de dollars appartenant à des déposants canadiens, et je demanderai au ministre des Finances de me dire s'il y a une seule institution financière au Canada qui consentirait à avancer un million de cents sur la garantie que le Grand-Tronc offre à l'Etat. Je ne le pense pas.

Des députés de la droite nous ont dit que le peuple a approuvé la politique ministérielle en 1904. Il est vrai que, tout en approuvant d'une façon générale l'établissement du chemin de fer Transcontinental, le parti conservateur a différé d'avis avec le Gouvernement quant aux meilleurs moyens d'atteindre ce but et qu'à cet égard cette question a été la principale soumise au public.

Mais, du haut de toutes les tribunes, le premier ministre lui a solennellement promis qu'il ne lui en coûterait pas un seul dollar de plus que $3,000,000 pour construire le chemin de fer transcontinental entre les deux océans, et le peuple a accepté sa parole et approuvé son administration. Maintenant ces gens-là sont désolés lorsqu'ils se rendent compte que l'entreprise coûtera $250,000,000. Tant que le Canada fera des emprunts il devra observer scrupuleusement ses engagements publics; mais le Grand-Tronc-Pacifique a ouvertement foulé aux pieds tous les marchés que nous avons passés avec cette compagnie depuis 1903 jusqu'à ce jour. Le ministère a commis une imprudence en concluant la convention de 1903. C'a été une imprudence de sa part de modifier cette convention de temps à autre et c'est une nouvelle imprudence qu'il se propose de commettre. Le marché passé avec la compagnie du Grand-Tronc-Pacifique a été conçu dans la folie, exécuté avec une prodigalité sans pareille, et nous récoltons maintenant ce que nous avons semé.

Le ministère a engagé le crédit du Canada pour réparer les mésaventures subies par la compagnie du Grand-Tronc-Pacifique au point qu'il a déjà engagé dans cette entreprise $200,000,000, au bas mot. Nous subissons le sort de l'agioteur qui commet la folie de n'acheter des valeurs que sur couverture et qui se trouve obligé de verser tout le prix d'achat pour échapper à la ruine. Pourquoi le Canada n'achèterait-il pas les actions du Grand-Tronc-Pacifique, au lieu de risquer de nouvelles mises?

Je déclare que nous pouvons logiquement tenir nos promesses à la population de l'Ouest et à celle de l'Est en disant à la compagnie du Grand-Tronc-Pacifique: Vous avez ouvertement foulé aux pieds tous les marchés que nous avons passés avec vous; vos engagements contractuels avec nous ont cessé; donnez-nous les quittances des sommes que vous avez payées et nous vous rembourserons jusqu'au dernier dollar de tous les fonds que vous avez placés dans l'entreprise; remettez-nous le chemin de fer et nous le construirons nous-mêmes.

D'ailleurs, puisque le pays doit payer les neuf dixièmes du coût de la construction, pourquoi cette voie ferrée ne ferait-elle pas partie de son actif? J'irai plus loin et je dirai qu'après avoir achevé ce chemin de fer, nous pourrons, au besoin, le faire exploiter par la compagnie, tout en imposant certaines restrictions relatives à l'acheminement des marchandises afin de protéger nos ports de mer. Vu les révélations qui ont eu lieu au comité des comptes publics concernant une inscription de $162,000 dont les pièces justificatives furent brûlées plus tard, le ministère et le public devraient hésiter à avancer dix millions de dollars de plus à une compagnie semblable.

Les estimations que le ministre des Finances a déposées sur le bureau établissent qu'il faudra encore $48,000,000 dont $10,000,000 sont demandés dès maintenant. Pourquoi le ministre n'a-t-il pas le courage de demander immédiatement au Parlement la somme intégrale? Prétend-on que le Grand-Tronc-Pacifique peut se procurer les autres quarante millions de dollars dont il aura besoin pour achever l'entreprise? Est-ce que le bon sens ne nous laisse pas supposer que, si la compagnie était assez solvable pour le faire, elle ne frapperait pas aux portes du Parlement pour lui demander ces fonds? Je regrette d'avoir à penser que ces dix millions ne seront pas les derniers qu'elle exigera. Quelle garantie avons-nous que le Grand-Tronc-Pacifique pourra se procurer les autres millions dont il calcule avoir besoin pour achever la section des montagnes? Si nous n'obtenons pas une réponse satisfaisante

à cette question, dispensons la compagnie de remplir d'autres obligations concernant ce chemin de fer et assumons la responsabilité de l'achever, et de l'achever promptement, pour le compte de la population canadienne. Affermons-le ensuite à la compagnie, mais construisons-le et possédons-le nous-mêmes.

Le représentant de Lambton-ouest (M. Pardee) a dit que son collègue de Toronto-nord aimait à déclarer qu'on avait disposé pour le Canada une vaste scène sur laquelle nous étions les acteurs, et il a ensuite demandé: Lèverons-nous le rideau et donnerons-nous le spectacle, ou bien y aura-t-il relâche pour une misérable somme de $10,000,000? Je déclare qu'il pourrait lever le rideau et nous montrer les quittances de toutes les sommes qui ont été payées et qu'on s'était procurées en vendant les actions, ou bien tout ce que le Gouvernement actuel a versé à titre de subvention. Il pourrait prouver à la satisfaction de la Chambre que les fonds ont été légitimement employés à l'acquisition du terrain ou du matériel d'exploitation ou à la construction de la voie ferrée et qu'il n'existe pas de pièces qu'ils auraient honte d'exhiber ou qu'ils seraient obligés de brûler.

En terminant, il ne me reste qu'à insister sur ceci. Les députés de la gauche désirent aussi vivement que les députés ministériels que ce chemin de fer soit achevé promptement, et je conçois qu'il est du devoir du ministère de briser avec la compagnie du Grand-Tronc-Pacifique qui a jusqu'à ce jour failli à tous ses engagements, et de prendre possession du chemin de fer, de rembourser les intéressés de tout ce qu'ils ont dépensé et de l'intérêt jusqu'à ce jour, d'achever la voie ferrée et de la posséder à l'avenir au nom du peuple canadien et comme une partie de l'actif national.

M. J. G. TURRIFF (Assiniboïa est): Monsieur l'Orateur, vu que cette question intéresse profondément ma province, je désire consacrer dix minutes ou un quart d'heure à exprimer à la Chambre et au premier ministre mon entière approbation de la décision que le ministère prend en ce moment.

Je crois que ce n'est pas la peine de perdre une demi-heure ou une heure, comme l'ont fait certains honorables députés d'en face, à discuter la construction du Pacifique-Canadien. Nous savons tous que la construction de cette ligne était une nécessité, et nous reconnaissons tous, aussi bien comme de l'autre côté de la Chambre que sur ce côté-ci, que la construction du Grand-Tronc-Pacifique n'est pas moins nécessaire aujourd'hui, et ne l'était pas moins lorsqu'elle fut entreprise, que la construction du Pacifique-Canadien à ses débuts. S'il en est ainsi, pourquoi perdre le temps de la Chambre à discuter l'à-propos de construire ces lignes? Nous avons à discuter ce soir la motion proposée à la Chambre, c'est-à-dire un prêt de $10,000,000 au Grand-Tronc-Pacifique pour lui permettre, sans nuire à son crédit et en contribuant au crédit du Dominion du Canada, de compléter la division des prairies d'une façon plus durable qu'il aurait pu le faire autrement.

C'est cette question que nous avons à discuter, et je demande à tous les honorables députés de la gauche de dire si nous devons refuser cet argent à la compagnie pour lui permettre de compléter la ligne? Pas un d'entre eux n'ose, quand il est acculé au pied du mur, prétendre que nous ne devons pas avancer cet argent à la compagnie pour lui aider à achever cette année la division des prairies. Quel sera l'effet de ce prêt? Si la division des prairies est complétée dans le cours de cette année, la section du Fort-William à Winnipeg le sera également, de sorte qu'au temps des moissons, nous aurons un troisième débouché pour l'écoulement des récoltes jusqu'aux Grands lacs. L'honorable député de Lambton-ouest (M. Pardee) a fait voir comme le pays a progressé depuis cinq ans, c'est-à-dire depuis l'initiation du projet du Grand-Tronc-Pacifique. Si cette ligne était nécessaire à ce moment, ce que personne ne nie, elle l'est doublement aujourd'hui. C'est bien bel et bon pour les honorables députés de l'Est de critiquer la construction de cette ligne, mais nous qui venons de l'Ouest et représentons des gens qui habitent à 30 ou 40 milles d'un chemin de fer, savons que la construction d'un autre chemin de fer augmente les facilités de transport, car la construction du Grand-Tronc-Pacifique entraînera la construction de lignes tributaires dans toutes les régions des prairies où il se cultive des céréales, et chacune de ces lignes tributaires apportera des moyens de transport à des centaines de cultivateurs qui en manquent encore.

M. HUGHES: L'honorable député voudrait-il nommer quelques localités à l'est d'Edmonton qui sont à 20 milles, ce qui est beaucoup moins que 30 milles, d'un chemin de fer?

M. TURRIFF: Je dirai à l'honorable député que tout l'Ouest n'est pas à l'est d'Edmonton. Il est des endroits à 1,000 milles d'Edmonton qui ont grand besoin d'un chemin de fer.

M. HUGHES: L'honorable député voudrait-il nommer un endroit à l'ouest d'Edmonton que desservira cette ligne, et qui n'a pas déjà un chemin de fer à dix milles?

M. TURRIFF: Une vaste étendue de 800 ou 900 milles de longueur sur environ 300

milles de profondeur règne entre Winnipeg et Edmonton, et elle a grand besoin de moyens de transport. Vous pénétrez dans des régions différentes à 100 milles à l'ouest d'Edmonton. Vous êtes sur le versant des montagnes, mais c'est une région différente de celle qui règne vers le sud, où le Pacifique-Canadien franchit les montagnes. Vous êtes dans une région où les chaînes de montagnes sont moins élevées et les vallons plus étendus, et où les centaines de colons sont établis contre un seul sur la ligne mère du Pacifique-Canadien. De sorte qu'en introduisant le Grand-Tronc-Pacifique au milieu de ces établissements, vous lui faites traverser des régions riches en produits de la ferme, de la forêt, des mines et des vergers.

Le Grand-Tronc-Pacifique est nécessaire, absolument nécessaire. Je ne m'attarderai pas à discuter les sûretés qu'on nous offre pour ce prêt. Je n'ai qu'à rappeler ce qu'a dit cet après-midi le chef de l'opposition (M. R. L. Borden). Il s'est appliqué à critiquer les garanties qui sont offertes au Gouvernement pour cette avance de $10,000,000, et comment s'est-il résumé? En disant que les actions ordinaires du Grand-Tronc-Pacifique valent de 100 à 150. Si les actions ordinaires valent 50 points au-dessus du pair, il n'y a pas grand danger que nous n'obtenions pas l'intérêt sur les obligations échangées contre l'argent avancé pour compléter la ligne. Qui, à la Chambre ou hors de la Chambre, s'il connaît ces régions de l'Ouest, osera prétendre qu'une ligne construite à l'endroit du Grand-Tronc-Pacifique, avec tous ses embranchements à travers ces régions, les plus fertiles du monde pour les céréales, et à travers les grandes vallées fertiles de la Colombie-Anglaise, avec leurs immenses ressources forestières et minérales, ne réalisera pas l'intérêt sur le prix de sa construction? Qui osera dire ici, que le Grand-Tronc-Pacifique ne réalisera pas l'intérêt sur le prix de sa construction quand il traversera les vastes plaines fertiles et les immenses forêts vierges de la Colombie-Anglaise?

Nos honorables amis de la gauche ont critiqué le coût du chemin. Laissez-moi dire que si le Gouvernement s'est trompé dans l'estimation du coût du chemin, je suis très heureux que cette erreur ait été découverte et corrigée avant que le chemin ait été terminé, et qu'aujourd'hui on nous construit un chemin qui sera le plus beau sur le continent, non pas un chemin comme était la ligne principale du chemin de fer Pacifique-Canadien lors de sa construction, ou comme celui que la compagnie du Canadian Northern construit présentement. Le Gouvernement nous construit un chemin qui durera des centaines d'années. Que voyons-nous aujourd'hui sur le chemin de fer du Pacifique et sur le Canadian-

M. J. G. TURRIFF.

Northern? On nous disait ce matin au comité des chemins de fer que la compagnie du Pacifique dépensait $18,000,000 sur son chemin, et que la plus grande partie de cette somme est employée à redresser les courbes et abaisser les rampes sur la ligne principale. Pourquoi cela? Parce que la compagnie ne peut pas faire un transport économique dans l'état actuel du chemin. Tout le monde sait qu'aujourd'hui on porte une grande attention dans la construction d'un chemin à faire une bonne plate-forme et des rampes douces. Le Grand-Tronc-Pacifique sera le meilleur transcontinental qui aura encore été construit: ses rampes les plus fortes ne dépasseront pas quatre dixièmes de 1 p. 100. Qu'est-ce que cela signile? J'ai devant moi des calculs donnant le poids d'une locomotive qui pourra traîner sur les rampes du Grand-Tronc-Pacifique entre Edmonton et Prince-Rupert, comparé avec le poids qu'une locomotive d'égale force pourra traîner sur les autres chemins transcontinentaux. Un journal a publié ces calculs fournis par M. Hayes, mais comme c'était un journal ami de la compagnie du Pacifique, il a omis de publier les chiffres concernant cette compagnie de sorte que je ne puis faire une comparaison juste entre les deux chemins.

Voici ce qu'une locomotive pourra traîner sur le Grand-Tronc-Pacifique lorsqu'il sera terminé. Une locomotive pourra traîner 2,041 tonnes pesant sur les rampes les plus fortes entre Edmonton et Prince-Rupert. Comparons cela avec les résultats obtenus sur les transcontinentaux des Etats-Unis. Une locomotive sur le Great-Northern traîne 572 tonnes, sur le Northern Pacific et sur le Union Pacific 572 tonnes, et sur le Santa-Fé 376 tonnes. Sur les rampes que le chemin de fer du Pacifique avait encore, il y a un an, une locomotive avait peine à traîner 200 tonnes, de sorte qu'il est bon, lorsque l'on construit un chemin de faire tout de suite des rampes faciles et de dépenser pour cela tout l'argent nécessaire, plutôt que d'être obligé de changer plus tard les rampes, refaire le tracé et redresser les courbes après que le chemin est terminé.

Nos honorables amis de la gauche nous parlent du coût du chemin de fer canadien du Pacifique. Il n'y a pas un homme au monde qui peut dire ce que ce chemin a coûté. Personne ne peut dire ce que le pays a payé, et personne ne peut dire non plus ce que nous paierons encore, parce que nous payons aujourd'hui pour la construction de ce chemin et continuerons à payer pendant plusieurs années à venir. Que représentent les exemptions perpétuelles de taxes, sur les lignes du chemin de fer Pacifique-Canadien?

Que représentent les 10,000,000 d'acres de terre que la compagnie détient présentement, dont elle a les titres dans ses coffres, et sur lesquels elle ne paye pas un sou de taxe. Voilà ce que nous payons aujourd'hui et que nous continuerons à payer, de sorte qu'il est impossible de calculer ce que le chemin de fer canadien du Pacifique nous a coûté. Et pendant que la compagnie du Pacifique reçoit des millions de dollars et des millions d'acres de terre, la compagnie du Grand-Tronc-Pacifique ne reçoit du Gouvernement aucun bonus ou subvention, excepté l'intérêt sur le capital engagé dépensé dans la construction. La compagnie est obligée de payer l'intérêt sur toutes ses autres dépenses. Je pensais moi-même que le Gouvernement avait imposé des conditions trop sévères à la compagnie du Grand-Tronc-Pacifique surtout lorsque nous songeons que ce chemin aura à soutenir la concurrence du chemin de fer du Pacifique Canadien qui a été pratiquement construit par le Gouvernement, et du Canadian-Northern qui a été construit à l'aide des subventions des gouvernements provinciaux et du gouvernement fédéral. Le Grand-Tronc-Pacifique n'a pas été traité aussi généreusement que ces deux chemins. Je ne crois pas que nos honorables amis de la gauche aient raison de craindre que la compagnie du Grand-Tronc-Pacifique ne puisse pas rembourser cet argent. M. J. Pierpont Morgan a dit, il y a quelques années, que quiconque se ferait baissier à la bourse des Etats-Unis, finirait par se ruiner. Or je dis que tous ceux qui se mettront du côté des baissiers contre le Canada subiront le même sort. Personne ne peut prédire le développement qui attend l'ouest et l'est canadiens dans l'avenir. Notre pays ne fait que commencer à grandir. Il y a un instant un honorable député disait que le Grand-Tronc-Pacifique empruntait $10,000,000 du Canada juste au moment que nous étions dans la gêne, et l'instant d'après il nous disait qu'il y avait $400,000,000 en dépôt dans les banques, appartenant à la population du Canada. Est-ce là l'indice que le pays s'appauvrit? Pas du tout. Le pays n'a jamais été en meilleure condition depuis un grand nombre d'années.

Au sujet de la nécessité de ce chemin, je ferai remarquer que tous les ans et dans toutes les parties du pays il y a encombrement du trafic sur nos chemins de fer, il y a deux ans, nous ne pouvions pas avoir de fourgons pour transporter le blé et le charbon. Un de mes amis à Medicine-Hat avait un troupeau de bestiaux à expédier, et il lui a fallu attendre pendant deux mois auprès de Medicine-Hat avec 200 à 300 têtes de bétail avant de pouvoir obtenir les fourgons nécessaires à leur expédition. Force lui fut de les ramener à son ranch et au cours d'un hiver rigoureux il éprouva $3,000 ou $4,000 de pertes. En présence de pareille situation, oserait-il affirmer que ce chemin de fer ne répond pas à un véritable besoin? Je le répète, la question se pose: quelle est la meilleure voie à suivre? A mon avis, le Gouvernement a suivi la ligne de conduite voulue en faisant ce prêt. Ce prêt ne devra pas dépasser une période de dix ans; on nous versera l'intérêt même que l'emprunt nous coûte; puis on nous remboursera ces capitaux. Le député de Hastings-est (M. Northrup) fait allusion à la faillite du Grand-Tronc-Pacifique; il affirme que la compagnie du Grand-Tronc est en banqueroute. En 1884, lorsque sir Charles Tupper demanda à la Chambre l'autorisation de faire un prêt de $30,000,000 à la compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique, que serait-il advenu de cette compagnie si le Parlement eût refusé d'avancer cette somme?

M. AMES: La compagnie du Pacifique a donné une garantie.

M. TURRIFF: Oui, la compagnie donna en garantie tout simplement ce que le Gouvernement lui avait donné, le chemin de fer parachevé et 25,000,000 d'acres de terre. Un de mes collègues pourrait-il affirmer que cette compagnie ait donné d'autres garanties? Que les députés de la gauche calment leurs appréhensions: la compagnie du Grand-Tronc-Pacifique sera parfaitement en mesure de rembourser ces deniers, et cela même avant l'expiration du délai de dix ans. Aujourd'hui, la compagnie du Grand-Tronc-Pacifique a 670 milles de voie ferrée en exploitation. Il est possible que le Gouvernement n'ait pas définitivement accepté ce chemin de fer; mais il y a plusieurs mois qu'elle fait circuler ses trains, de Winnipeg à Drinkwater. Proportionnellement au montant de ses emprunts, la compagnie du Grand-Tronc-Pacifique a en exploitation un nombre de milles de chemin de fer bien supérieur à celui que possédait alors la compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique, eu égard au montant de ses propres emprunts. Si la construction du Grand-Tronc-Pacifique entraîne de fortes dépenses, nous toucherons l'intérêt sur ces deniers prêtés, et comme nous n'accordons la garantie de l'Etat qu'aux trois quarts des obligations, nous ne courons aucun risque.

A titre de représentant d'un comté de l'Ouest, je tiens à dire à la Chambre et au Gouvernement que l'Ouest, en tout état de cause, approuve pleinement à cet égard l'attitude du Gouvernement. En 1904 et en 1908, le corps électoral canadien a approuvé l'attitude prise sur cette question par le chef du Gouvernement, et je tiens à assurer les députés de la gauche que les élec-

teurs exprimeront encore une fois leur approbation au premier ministre, quand il fera quelque consultation populaire sur cette question ou sur toute autre question.

M. H. B. AMES (Saint-Antoine, Montréal) propose le renvoi de la discussion.

Cette motion est adoptée.

CLOTURE.—PROCHAINS TRAVAUX.

L'hon. M. FIELDING propose que la Chambre lève sa séance.

M. GEO. TAYLOR: Quelles mesures le leader de la Chambre entend-il aborder demain? En second lieu, pouvons-nous compter que la présentation du budget ait lieu avant Pâques, et en troisième lieu, quelle est la date fixée pour le commencement des vacances et pour la rentrée?

L'hon. M. FIELDING: Quant aux objets de nos délibérations pour demain, vu que nous sommes à la veille d'un nouvel exercice financier, il est fort important que la Chambre facilite l'adoption des crédits dont il est besoin, au commencement de cet exercice. Nous comptons donc aborder, demain même, l'étude de nombre d'item figurant dans le budget principal et demander en premier lieu à la Chambre probablement de voter quelques crédits se rattachant aux services administratifs: mais, il y a nombre de services pour lesquels il est besoin de crédits, au commencement de l'exercice. Nous essayerons de faire choix de ces articles et de leur donner priorité demain même, et au besoin, vendredi. Dès que nous aurons adopté un certain nombre de ces articles en comité des subsides, nous en proposerons l'approbation définitive et demanderons à la Chambre de voter un bill de subsides.

Quant à l'exposé budgétaire, nous avions l'intention de le présenter à la Chambre avant Pâques, mais comme ce débat a surgi et qu'il importe de le terminer il faudra remettre la présentation du budget après la rentrée. Quant au troisième point mentionné par l'honorable député (M. Geo. Taylor), l'intention, paraît-il, est de demander à la Chambre de s'ajourner le mercredi. Quant à la date de la reprise de nos délibérations, je préfère m'en informer auprès du premier ministre (sir Wilfrid Laurier) demain même. La motion d'ajournement sera probablement présentée, mercredi.

M. AMES: Le bill relatif au Grand-Tronc-Pacifique suivra-t-il immédiatement l'adoption de la résolution?

L'hon. M. FIELDING: Oui, et si cela tend à faciliter la discussion, la Chambre pourrait adopter la résolution en comité, quitte à remettre les délibérations ultérieures au moment de la discussion du projet de loi. Quoi qu'il en soit, à cet égard, nous nous inclinerons devant les vœux de la Chambre. Pour le moment, nous continuerons à suivre la procédure appliquée aujourd'hui même.

La motion est adoptée et la Chambre lève sa séance à onze heures et dix minutes du soir.

CHAMBRE DES COMMUNES.

Mercredi, 31 mars 1909.

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

MINISTERE DES TRAVAUX PUBLICS.—ACHAT DE MATERIAUX ET FOURNITURES.

L'hon. WM PUGSLEY (ministre des Travaux publics): Monsieur l'Orateur, j'ai l'honneur de déposer sur le bureau de la Chambre copie de l'avis adressé à tous les fonctionnaires du ministère des Travaux publics qui sont chargés d'acheter les matériaux et fournitures et d'en certifier les factures pour le compte des divers services relevant de l'architecte en chef, de l'ingénieur en chef et du directeur des télégraphes. Un de ces avis fut adressé au personnel de l'ingénieur en chef le 16 septembre 1908; un autre au personnel de l'architecte en chef, le 18 décembre, et un troisième à celui du directeur des télégraphes, le même jour. Ces avis étant tous conçus dans les mêmes termes, je ne donnerai lecture que d'un seul:

Monsieur;—Je suis chargé par l'honorable ministre des Travaux publics d'appeler tout particulièrement votre attention sur la question de l'achat des matériaux et fournitures dont le ministère des Travaux publics a besoin pour son propre usage et qu'il se procure soit par votre entremise, soit sous votre surveillance, et de faire ressortir à vos yeux la nécessité d'user de tout le soin et de toute la circonspection dont vous êtes capable pour obtenir ces choses aux plus bas prix, ainsi que de vérifier toutes les factures de la façon la plus minutieuse avant d'en certifier l'exactitude.

Je dois aussi vous mettre tout particulièrement en garde contre l'acceptation de cadeaux ou faveurs quelconques de la part des entrepreneurs ou des marchands avec lesquels vous pouvez avoir à traiter pour le compte du ministère, et vous prévenir en outre que si pareille chose venait à votre connaissance, il serait de votre devoir de fonctionnaire du ministère d'en avertir le ministre ou le sous-ministre afin que l'on pût faire l'enquête et prendre les mesures qu'on jugerait convenables.

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

NAP. TESSIER,
Secrétaire.

1re LECTURE

De trois projets de loi, déposés par M. Turriff:

Le 1er (n° 114), tendant à constituer en corporation la British Colonial, compagnie d'assurance contre l'incendie;

Le 2e (n° 115), ayant pour but de faire droit à Victor Eccles Blackhall;

Le 3e (n° 116), ayant pour but de faire droit à Annie Louisa Coltman.

QUESTIONS.

LES ACTIONS DU GRAND-TRONC.

M. MIDDLEBRO demande:

1. Quel est le chiffre actuel des actions-débentures capitalisées du Grand-Tronc imayées?

2. Quel est actuellement le chiffre des actions garanties du Grand-Tronc, portant intérêt à 4 p. 100 et qui ne sont pas encore rachetées?

3. Quels sont les chiffres respectifs des actions du Grand-Tronc non rachetées des deuxième et troisième émissions privilégiées et des actions ordinaires?

4. Lesquelles des actions ci-dessus constituent-elle une charge ou un nantissement grevant la propriété du chemin de fer du Grand-Tronc, et qui auront la priorité sur la garantie à être fournie par le chemin de fer du Grand-Tronc, par rapport au prêt de dix millions de dollars que le Gouvernement projette de consentir au Grand-Tronc-Pacifique?

5. Quel est le chiffre total des obligations du chemin de fer du Grand-Tronc, et quelle partie de ces obligations constiuera une charge grevant l'actif de ladite compagnie, et ayant priorité sur les obligations que contractera le chemin de fer du Grand-Tronc par rapport à ladite garantie projetée ?

L'hon. W. S. FIELDING (ministre des Finances):

1. £22,825,297. Il y a en outre £1,488,500 d'obligations non rachetées, ce qui porte à £24,313,797 le chiffre total des actions-débentures et des obligations.

2. £9,840,010.

3. (a) Première émission d'actions privilégiées, £3,420,000; (b) deuxième émission d'actions privilégiées, £2,530,000; (c) troisième émission d'actions privilégiées, £7,-168,055; (d) actions ordinaires, £22,475,984.

4. Les £24,313,797 d'actions-débentures et d'obligations ci-dessus constituent une charge grevant la propriété de la compagnie du Grand-Tronc et auront la priorité sur sur la garantie projetée.

5. La compagnie prétend qu'il serait impossible de préciser le chiffre total des obligations diverses du Grand-Tronc, attendu qu'elles changent chaque jour. Certaines d'entre elles sont fixes, tandis que d'autres ne sont qu'éventuelles.

Les charges de premier rang qui grèvent les recettes de la compagnie et ont priorité sur l'obligation que contractera le Grand-Tronc par rapport à la garantie projetée sont:

Actions-débentures..	£22,825,297
Obligations..	1,488,500
Total....	£24,313,797

Ces obligations entraînent une dépense annuelle de £1,064,217 19s. 10d.

La compagnie prétend qu'aux termes des premières lois dont elle fut l'objet, le loyer de certaines lignes, qui se chiffre tous les six mois à £77,603, "serait considéré comme faisant partie des frais d'exploitation", et aurait par conséquent le pas sur cette garantie. Cette déduction est faite dans l'état qui suit.

Voici quel est, déduction faite de ce qui grève les recettes nettes de la compagnie, y compris les loyers ci-dessus, le surplus pour chaque semestre des années suivantes, surplus relevé dans les comptes soumis aux assemblées semestrielles de la compagnie, dont l' "Economist" publie le compte rendu:

1904,	surplus	du	1er	semestre..£124,610
1904,	surplus	du	2e	semestre.. .. 432,103
1905,	"	1er	"	 285,033
1905,	"	2e	"	 428,778
1906,	"	1er	"	 309,861
1906,	"	2e	"	 523,465
1907,	"	1er	"	 315,319
1907,	"	2e	"	 527,175
1908,	"	1er	"	 180,494

L'état complet du second semestre de 1908 ne sera prêt, comme de coutume, qu'en avril.

Si la garantie en question eût existé et grevé les recettes de la compagnie, on aurait pu faire servir ces divers excédents au paiement de l'intérêt de la somme ainsi garantie.

LES WAGONS-POSTE.

M. SPROULE demande:

1. Le Gouvernement connaît-il la grande variété, et le manque d'installation convenable des wagons-poste maintenant en usage sur les chemins de fer canadiens, et le danger, l'inconvénient et les incommodités auxquels sont exposés les courriers convoyeurs dans l'exécution de leurs fonctions, ainsi que les recommandations de la commission royale à l'effet que la commission des chemins de fer soit autorisée à et requise de préparer les plans d'un wagon-poste convenable, devant servir de type, à placer sur les différentes voies ferrées transportant les malles de Sa Majesté?

2. Le Gouvernement se propose-t-il bientôt de donner suite à la recommandation de la commission royale?

L'hon. RODOLPHE LEMIEUX (directeur général des Postes): On a appelé l'attention du ministère sur la diversité des modèles de wagons-poste servant au transport du courrier, et la question est actuellement à l'étude.

DRAGAGE DE LA RIVIERE NEPIGON.

M. BOYCE (par M. George Taylor) demande:

1. Quelles sommes ont été payées par le Gouvernement durant le cours de l'année 1908 pour dragage à l'embouchure de la rivière Nepigon, et dans la baie de Nepigon, lac Supérieur?

2. A qui ces sommes ont-elles été payées, et quelle est la date du marché servant de base à ces paiements?

3. Quand a été commencé l'ouvrage pour lequel ces paiements ont été faits, et quand et par qui la nécessité de tel ouvrage a-t-elle été représentée?

4. Quels ont été les prix, d'après l'échelle de classification, payés par le Gouvernement pour tel dragage?

5. Des soumissions ont-elles été demandées? Dans l'affirmative, combien de soumissions ont-elles été reçues; quel a été le soumissionnaire qui a eu l'entreprise, et le marché a-t-il été adjugé au plus bas soumissionnaire?

6. Quel est le coût estimatif du parachèvement de l'ouvrage?

7. Quels étaient les noms des dragues employées, et qui ont été les inspecteurs ou surveillants nommés par le Gouvernement?

8. Quels autres travaux, s'il en est, ont été faits par le Gouvernement, durant l'année 1908, sur la rivière Nepigon, ou ses abords; quels ont été la nature et le coût de l'ouvrage, et à qui ont été payées les diverses sommes dépensées en rapport avec ces travaux?

L'hon. WM PUGSLEY (ministre des Travaux publics):

1. Au cours de la saison de 1908, on a enlevé 238,826 verges cubes de déblais et on a payé un montant de $57,459.45, ce qui laisse une balance de $50,012.25 à payer pour les travaux exécutés cette année-la.

2. A la compagnie de dragage des Grands lacs, à responsabilité limitée, aux termes du marché daté du 9 octobre 1908.

3. a) L'entrepreneur a commencé les travaux le 8 septembre 1908; b) par une pétition des habitants de Nepigon, datée du 30 avril 1908; par une pétition des navigateurs de la Baie-du-Tonnerre transmise en mai 1908.

4. Prix par verge cube mesurée sur le chaland, pour la roche, $3; pour les autres déblais, 45 cents. Déblais rejetés à côté, roche, $3; autres substances, 45 cents.

5. a) Oui. b) Une. c) La compagnie de dragage des Grands lacs, à responsabilité limitée. d) Oui.

6. $15,750.

7. a) Le dragueur n° 6. b) M. W. Stuart McKirdy.

8. Ce département n'a rien payé.

TIMBRES-POSTE DU TRICENTENAIRE.

M. PERLEY demande :

1. Quelle a été la somme totale perçue par le ministère des Postes, provenant de la vente des timbres spéciaux du tricentenaire?

2. Quelle partie de cette somme aurait probablement été reçue à titre de revenu ordinaire, si ces timbres spéciaux n'avaient pas été émis?

L'hon. RODOLPHE LEMIEUX (directeur général des Postes): Voici quels timbres-poste du IIIe centenaire ont été distribués aux receveurs de la poste:

Classes.	Quantités.	Valeur.
½ cent..	2,000,000	$ 10,000 00
1 "	22,530,000	225,300 00
2 "	35,100,000	702,000 00
5 "	1,200,000	60,000 00
7 "	700,000	49,000 00
10 "	500,000	50,000 00
15 "	300,000	45,000 00
20 "	304,200	60,840 00
Totaux..	62,634,200	$1,202,140 00

Le département ne sait pas si tous les timbres en question ont été vendus car durant leur émission les timbres-poste ordinaires se vendaient aussi, au choix du public. Les recettes provenant de la vente des timbres des deux émissions n'étaient pas mises à part, mais elles étaient traitées comme découlant d'une même source. Il est donc impossible de dire à quel point l'émission des timbres-poste du IIIe centenaire a influé sur les recettes ordinaires. A la date où le département a coutume de balancer ses comptes, nous pourrons peut-être faire un calcul approximatif.

ECHEANCE PROCHAINE DE CERTAINS EMPRUNTS.

M. PERLEY demande :

Quels sont les montants et les dates des emprunts dont l'échéance arrivera avant le 31 décembre 1913?

L'hon. W. S. FIELDING (ministre des Finances): Ces renseignements se trouvent dans les Comptes publics ; cependant, si l'honorable député permet que la question reste inscrite, je les fournirai plus tard sous la forme d'une réponse.

(La question est réservée.)

EMPRUNT A 4 p. 100 DE 1874.

M. PERLEY demande :

1. A quelle date de l'année 1904 a été donné le premier avis public des conditions à la prolongation de l'emprunt à 4 p. 100 de 1874?

2. A quel taux l'avis offrait-il de substituer aux obligations à 4 p. 100 un fonds consolidé à 3 p. 100?

L'hon. W. S. FIELDING (ministre des Finances):

1. Le 11 mars 1904.

2. Il offrait £105 à 3 p. 100 pour chaque obligation à 4 p. 100 de l'emprunt de 1874.

PERSONNEL DE LA DOUANE DE DEBEC.

M. CROCKET demande :

1. Quand Mathias Meagher a-t-il été nommé dans le personnel des douanes à Debec (N.-B.)? Qui l'a recommandé? Quels sont ses appointements et ses fonctions?

2. Combien y a-t-il de fonctionnaires à Debec?

L'hon. WM PATERSON (ministre des Douanes):

1. M. Mathias Meagher a été nommé douanier sous les ordres du sous-percepteur de la douane de Debec (N.-B.), le 20 janvier 1909. Il a été nommé par le ministre des Douanes aux appointements de $400 par année, pour réprimer la contrebande à la frontière qui passe au sud de Debec.

2. Outre ce douanier, il y a un sous-percepteur de la douane à Debec.

TRAVAUX PUBLICS DANS WELLINGTON-SUD.

M. T. CHISHOLM demande:

Quel montant le Gouvernement a-t-il dépensé pour l'exécution de travaux publics dans le district électoral de Wellington-sud au cours des vingt dernières années?

L'hon. WM PUGSLEY (ministre des Travaux publics): $189,242.92.

LIGNE DE POSTE ENTRE BRIGHTON ET CAMPBELLFORD

M. OWEN: Cette année, le prix convenu pour le transport des dépêches entre Brighton et Campbellford est de $600, tandis qu'il était de $465, l'année dernière, soit une augmentation de $235. Quelle est la raison de cette augmentation?

L'hon. RODOLPHE LEMIEUX (directeur général des Postes): Je ne saurais répondre à cette question dans le moment; mais, règle générale, on se plaint dans tout le pays que les prix sont insuffisants. Nous demandons des soumissions et nous adjugeons l'entreprise au plus bas soumissionnaire. Je prendrai des renseignements que je communiquerai plus tard à la Chambre.

M. OWEN: Le courrier d'entreprise fait-il le service des boîtes de la poste rurale?

L'hon. M. LEMIEUX: Ce service pourrait expliquer l'augmentation du prix. Lorsque les courriers n'acceptent pas les offres du département, nous publions des avis d'adjudication et, règle générale, les prix augmentent.

DEMANDE DE DOCUMENTS.

M. BRADBURY: Le 7 février la Chambre a ordonné le dépôt de la correspondance échangée entre M. F. W. Colclough et le département de la Marine et des Pêcheries et je demanderai au ministre quand cette correspondance nous sera communiquée. Je voudrais l'avoir le plus tôt possible, car le retard nuit à mes travaux.

L'hon. L. P. BRODEUR (ministre de la Marine et des Pêcheries): Les Procès-verbaux du 29 mars semblent indiquer que le rapport en question a été déposé.

M. BRADBURY: J'ai pris des renseignements au bureau et on m'a dit que le rapport n'avait pas été déposé.

SUITE DE LA DISCUSSION DES SUBSIDES.

La Chambre se déclare en comité des subsides.

Gendarmerie à cheval du Nord-Ouest, $750,000.

Le très hon. sir WILFRID LAURIER: (premier ministre): Ce crédit comprend une somme de $325,000 pour la solde et une somme de $425,000 pour les frais d'entretien. Lar première est augmentée de $25,000 et la seconde diminuée d'autant, ce qui laisse le crédit au même chiffre que l'an dernier. Il servira à une troupe de 700 hommes dont 500 dans l'Alberta et la Saskatchewan, 100 au Yukon et 100 dans les territoires du Nord-Ouest. Nous calculons que chaque homme coûtera $900, par année, dans l'Alberta et la Saskatchewan et $1,500 dans les territoires du Nord-Ouest et au Yukon.

L'augmentation de $25,000 dans le chiffre de la solde provient de la colonisation rapide des provinces qui procure tant d'ouvrage à tout le monde qu'il est difficile de recruter les membres de la gendarmerie. La solde est de 50 cents par tête et par jour, avec augmentation de 5 cents par année jusqu'à concurrence de $1 par jour. Cependant, si les jeunes gens se montrent peu disposés à s'enrôler, on constate que les sous-officiers surtout s'empressent de se rengager à l'expiration des cinq ans. Conséquemment, nous avons dans la gendarmerie plusieurs anciens membres et la solde, qui commence à 60 cents et s'élève jusqu'à $1 par jour, est de 85 cents, terme moyen.

L'hon. M. FOSTER: Où se trouvent les 500 gendarmes dans les provinces?

Sir WILFRID LAURIER: Je parlerai de cela tantôt. La gendarmerie comprend 700 membres. Il y a un commissaire qui reçoit $3,000; deux sous-commissaires à $2,000 chacun; onze surintendants qui touchent de $1,500 à $1,800, chacun; trente-six inspecteurs qui reçoivent de $1,050 à $1,400, chacun; deux chirurgiens, l'un à $1,700 et l'autre à $1,600; trois aides-chirurgiens, deux à $1,400 et un à $1,100. Quatorze officiers qui remplissent leurs fonctions au Yukon et à la baie d'Hudson reçoivent une allocation spéciale de $1.25, par jour, et le commandant du détachement du Yukon touche une allocation spéciale de $2, par jour. Il y a onze sergents-majors, dix à $1.75, par jour, et un à $2; trente sergents d'état-major, cinq à $1.50, vingt-deux à $1.75 et trois à $2, par jour; quarante-six sergents à $1.25, par jour; soixante-cinq caporaux à $1.10 par jour; quatre cent quatre-vingt-treize constables spéciaux et constables ordinaires à 85 cents, par jour. De plus, il y a une allocation spéciale de $12,000 pour les officiers et les hommes qui se trouvent dans les régions éloignées du Nord.

Quant aux frais d'entretien, nous répartissons ainsi le crédit de $425,000: Nourriture des hommes et des chevaux, $110,000. Voici le détail:

Solde		$325,000
Nourriture — hommes	$62,000	
" — chevaux	48,000	
		$110,000
Eclairage et combustible	$50,000	
Vêtements	48,000	
Réparations et renouvellements	50,000	
Chevaux, armes et munitions, livres et papeterie, hôpital	25,000	
Billets de logement et frais de voyage	72,000	
Transport des hommes et des marchandises	30,000	
Dépenses casuelles	20,000	
Bâtiments	20,000	
	315,000	
		425,000
		$750,000

Il y a 500 gendarmes dans les deux provinces d'Alberta et de Saskatchewan, 100 au Yukon et 100 dans les territoires. Douze postes principaux sont établis ici et là dans l'Alberta, la Saskatchewan, les territoires et le Yukon. Dans chacun de ces douze postes il y a un détachement commandé par un officier et un petit état-major, et chaque poste a un petit nombre de postes auxiliaires. Ceux-ci sont au nombre de 150. Il y en a 63 dans l'Alberta, 70 dans la Saskatchewan, 10 au Yukon et 7 dans les territoires du Nord-Ouest.

Nous avons l'intention de les placer à différents endroits depuis la ligne frontière des Etats-Unis jusqu'à Whitehorse et à Dawson, au Yukon, jusqu'à l'embouchure de la rivière Mackenzie, au nord, et jusqu'à la baie d'Hudson, à l'est.

L'hon. M. FOSTER: Combien d'hommes dans l'Alberta?

Sir WILFRID LAURIER: 250; autant dans la Saskatchewan, 100 dans les territoires du Nord-Ouest, et 100 au Yukon. Il y a 12 postes. Mon honorable ami connaît bien les devoirs de ces hommes. Ils comprennent non seulement les devoirs ordinaires d'officiers de police, mais s'étendent à l'encouragement de la colonisation dans une large mesure. La force fait constamment la patrouille, se tient constamment à cheval, visite tous les établissements et chacun de ceux qui en font partie, visite les gardiens des ranches, demande s'il y a des sujets de plainte, rectifie les rapports erronés et signale tout ce qui se passe d'extraordinaire. Bien que nous demandions $750,000, il n'en coûte au gouvernement fédéral que $600,000, car nous recevons $75,000 des provinces d'Alberta et Saskatchewan.

L'hon. M. FOSTER: De quel fusil la force est-elle armée à l'heure qu'il est?

Sir W. LAURIER.

Sir WILFRID LAURIER: De fusils Lee-Metford et de fusils Winchester.

L'hon. M. FOSTER: Je désirerais un peu plus d'explications au sujet de la répartition des hommes. Le ministère se propose-t-il de les retirer des parties les plus peuplées de l'Alberta et de la Saskatchewan, par exemple, des grosses villes, des gros villages situés le long du chemin de fer, et de les répandre dans les parties les plus reculées, où il y a moins d'autorité civique et moins de sécurité que dans les parties mieux établies, surtout à une époque où ces provinces sont sur le point de se voir obligées de veiller à leurs propres affaires civiques, comme le sont la Colombie-Anglaise et le Manitoba, en tant que cette force remplace les huissiers, les constables et ce fonctionnaire qui, dans d'autres provinces, est fourni par l'autorité provinciale.

Par conséquent, il importe de savoir si le Gouvernement a bien l'intention de retirer la force des régions les plus anciennes et de la disperser graduellement, de l'envoyer dans les parties plus reculées où l'autorité civile est plus faible.

Il est un autre point que je désirerais signaler au premier ministre. Je vais parler bien franchement. Laisse-t-il les intérêts de parti politique contribuer à la répartition de cette force ou la maintient-il, sous ce rapport, à la hauteur où l'on doit maintenir une force militaire? Est-il certain qu'elle ne sert pas à favoriser le parti ou ses représentants ?

Sir WILFRID LAURIER : Pour ce qui est du premier point, mon honorable ami a anticipé sur la politique du ministère; elle consiste à retirer graduellement la protection de la police aux régions les plus considérables et établies depuis le plus longtemps, pour l'accorder aux nouveaux établissements. Je pense bien que nous serons obligés de tenir une partie de la troupe à la frontière américaine, encore quelques années, c'est-à-dire jusqu'à ce que le nombre de colons de cette région ait augmenté sensiblement. Il est nécessaire à la protection du revenu, du colon et de la paix de faire faire une surveillance un peu plus active à la frontière qu'à l'intérieur. Mais nous réduisons graduellement la troupe dans les villages plus importants et nous l'envoyons au Nord, vers les établissements les plus nouveaux. L'Alberta et la Saskatchewan vont bientôt pouvoir se dispenser d'une grande partie de cette force constabulaire, mais je trouve que nous aurions tort de la retirer tout à fait de ces provinces tant qu'il s'y rendra autant d'immigrants qu'à présent. En apercevant l'uniforme, le colon se sent plus encouragé, plus assuré ; surtout les immigrants d'Europe se disent qu'ils ont moins à craindre quand ils savent que le constable n'est pas loin et

qu'ils peuvent avoir recours à lui, non seulement pour se protéger contre la violence, mais pour toutes sortes de besoins. Si le colon éprouve une difficulté quelconque, il s'adresse à la police, et celle-ci lui est très utile sous bien des rapports.

Quant à la seconde question soulevée par mon honorable ami, je ne crois pas que ce dernier ait reçu de plaintes au sujet des agissements de la police; je crois, au contraire, que la police est restée absolument étrangère aux influences politique. Pour moi, j'ai reçu des plaintes, peut-être dans une couple de circonstances. Les officiers sont très sévèrement avertis de ne se mêler de politique en aucune façon. Je n'ai pas reçu plus d'une couple de plaintes et je ne pense pas que mon honorable ami en ait reçu du tout ou, s'il en a reçu, il en a reçu très peu.

L'hon. M. FOSTER: Le premier ministre déclare qu'il y a cent hommes au Yukon. Voudrait-il me dire comment ils sont répartis?

Sir WILFRID LAURIER: Au Yukon, nous avons réduit la troupe de 300 à 100. Aujourd'hui, il y a là deux postes principaux: l'un à Dawson et l'autre à Whitehorse. Dans la division de Dawson, il y a des postes secondaires à Town-Station, à Grand-Forks, à Selkirk, à Quartz-Creek, à Granville, à Selkirk et à Forty-Miles. Dans la division de Whitehorse il y a des postes secondaires à Carcross, à Levingstone-Creek et à Champagne's-Landing. La police s'occupe surtout de surveiller les mineurs. Naturellement, nous avons l'intention de réduire l'effectif et de le retirer complètement de cette région quand il y aura lieu de le faire.

Il y a deux ans, la ville de Dawson s'est pourvue elle-même d'un corps de police, mais ce service ne donnant pas satisfaction elle a dû avoir recours à la gendarmerie à cheval, comme auparavant.

L'hon. M. FOSTER : J'admets sans hésiter que la gendarmerie à cheval est, pour nous et pour le Nord-Ouest, d'une valeur inestimable. Tout ce que j'ai à ajouter à ce que j'ai déjà dit, c'est qu'il ne nous faut pas renoncer à mettre assez prochainement en pratique l'idée que les provinces devront, à mesure qu'elles se peupleront et que leurs municipalités s'organiseront, se pourvoir elles-mêmes de la police dont elles auront besoin.

Sir WILFRID LAURIER: Très bien.

L'hon. M. FOSTER: Je suppose que le premier ministre a constamment à lutter contre deux influences. Pour diverses raisons, il répugnerait aux gouvernements provinciaux eux-mêmes de voir disparaître des provinces un seul homme de la gendarmerie à cheval et, d'un autre côté, les localités semblent préférer absolument la gendarmerie à cheval à un constable ou officier provincial. Ces deux influences contribuent à perpétuer l'existence de la troupe dans toute son intégrité, et c'est à l'encontre de cela que le premier ministre me paraît avoir raison de définir sa politique et d'y donner effet. Le vrai besoin de la troupe se fait sentir dans les régions moins peuplées. Mais personne ne peut songer à révoquer en doute que la troupe a contribué au développement du Nord-Ouest pour cent fois plus qu'elle ne vaut. Non seulement elle a fait honneur au Canada, mais elle a été le véritable appui qui a maintenu, dans ces régions, la population qui les habitait. Elle y a assuré le règne de l'ordre, le respect de la loi; et les familles et les propriétaires d'homesteads dispersés dans ces pays ont compris qu'ils pouvaient y vivre en paix, parce qu'ils étaient protégés par ces gendarmes à cheval, qui se tenaient à leur portée et les visitaient de temps à autre. Rien n'aurait pu compenser la perte de cette troupe, et le Canada a très bien fait de lui conserver sa grande efficacité et de la distribuer dans ces différentes parties du Nord-Ouest. Si elle reste étrangère à la politique et ne cesse d'être excellente comme elle l'a été jusqu'à présent, il n'y aura jamais beaucoup de querelles à son sujet entre les libéraux et les conservateurs qui siègent ici.

M. SPROULE: Le premier ministre ne sait pas ce que coûte la troupe au Yukon. Je comprends qu'il y a cent hommes dans cette région?

Sir WILFRID LAURIER: Il y en a cent.

M. SPROULE: Combien coûtent-ils?

Sir WILFRID LAURIER: Nous estimons que chacun d'eux coûte $1,500 et que chaque membre de la troupe, dans l'Alberta et la Saskatchewan, coûte $900.

M. LAKE: Quel est le montant de la contribution de la Saskatchewan et de l'Alberta à l'entretien de la troupe?

Sir WILFRID LAURIER: $75,000 par province, ou $150,000, en tout.

M. SPROULE: Alors, la troupe faisant le service au Yukon coûte $150,000?

Sir WILFRID LAURIER: Oui.

M. SPROULE: Le premier ministre peut-il nous dire quelle est la population du Yukon?

Sir WILFRID LAURIER: Je comprends qu'elle est d'environ 10,000 âmes.

L'hon. M. FOSTER: En tout?

Sir WILFRID LAURIER: C'est ce que je pense.

M. J. D. REID: Y compris la police en service le long de la baie d'Hudson?

Sir WILFRID LAURIER: Dans le territoire du Nord-Ouest s'étendant aujourd'hui depuis les frontières de la Colombie-Anglaise et de l'Alberta jusqu'à la baie d'Hudson, nous avons cent hommes de dis-

persés depuis Athabaska-Landing jusqu'à Churchill sur la baie d'Hudson et jusqu'à l'embouchure du fleuve Mackenzie.

M. J. D. REID: Le steamer "Arctic" a-t-il transporté des provisions aux hommes en service à la baie d'Hudson, l'année dernière?

Sir WILFRID LAURIER: Cette question n'est pas de mon ressort.

M. J. D. REID: Elle l'était, la dernière fois que nous en avons parlé.

Sir WILFRID LAURIER: Elle ne l'est plus.

M. J. D. REID: Le premier ministre voudra bien se rappeler que lorsque ce steamer a fait son premier voyage, sa cargaison était censée destinée à la gendarmerie à cheval en service le long de la côte de la baie d'Hudson.

Sir WILFRID LAURIER: En effet.

M. J. D. REID: Je pensais que ce steamer avait transporté des provisions de bouche pour ces hommes.

Sir WILFRID LAURIER: Ce steamer est maintenant sous le contrôle du ministère de la Marine et des Pêcheries.

L'hon. M. FOSTER: La mention du nom du steamer éveille des souvenirs. Où est-il maintenant? Nous n'en avons pas entendu parler depuis quelque temps. Après avoir fait tant de bruit dans le pays à cause de son nom, il n'y a pas encore bien longtemps, il paraît être tombé dans l'oubli. A-t-il sombré, ou bien que lui est-il arrivé?

Sir WILFRID LAURIER: Il n'a pas sombré, il est plus en vue que jamais. Il est rendu dans les eaux du Nord où le capitaine Bernier s'occupe de faire respecter le drapeau britannique dans les possessions du Canada.

L'hon. M. FOSTER : Combien a-t-il emporté de drapeaux?

Sir WILFRID LAURIER : Assez pour couvrir le terrain.

M. J. D. REID : Y a-t-il à bord une installation de télégraphie sans fil pour que l'on puisse communiquer occasionnellement avec lui?

Sir WILFRID LAURIER : Je ne saurais le dire. J'ai déjà dit à l'honorable député que l' "Arctic" n'est plus sous ma juridiction.

L'hon. M. FOSTER : Le premier ministre sait-il combien il a emporté d'ancres et de chaînes pour assujettir les îles qu'il a découvertes, et sur lesquelles il a planté le drapeau?

Sir WILFRID LAURIER : Non, il les a assujetties au pôle nord.

M. SPROULE : Nous avons déjà plusieurs fois demandé si le Gouvernement ne pourrait pas, vu le décroissement de la population du Yukon, effectuer le service avec un personnel et des dépenses réduites. La surveillance de ce territoire parait coûter très cher. Si la population est de 10,000, le service de surveillance coûte $10.50 par tête. La population était beaucoup plus forte lorsque la force constabulaire y fut envoyée, et les mœurs n'étaient pas aussi policées qu'à présent. Le Gouvernement croit-il qu'il est nécessaire de garder tant de constables, une centaine, pour le maintien de l'ordre parmi une population de 10,000 et croit-il qu'il ne pourrait pas réduire les dépenses de cette source, surtout lorsque l'on nous assure que les rues de Dawson sont aussi paisibles le soir que celles d'Ottawa, et qu'il n'y a pas plus de désordre ni de tendance au désordre que dans les vieux centres établis du pays. S'il en est ainsi, il me semble que nous pourrions effectuer une réduction du nombre des constables et par tant, des dépenses de ce service.

Sir WILFRID LAURIER : Il est vrai, en effet, et nous pouvons nous en glorifier, que les rues de Dawson et de Whitehorse, de même que tous les campements situés sur les différents ruisseaux du Yukon, offrent autant de sécurité que les rues de la ville d'Ottawa, mais c'est là, je crois, le résultat de la surveillance de la police. Sans elle, je crains que le résultat ne serait tout autre, et nous pourrions difficilement espérer que les rues de ces endroits fussent aussi paisibles qu'à présent. Le Yukon compte 10,000 de population, mais c'est un camp de mineurs. Règle générale, ces camps ne sont pas ce qu'il y a de plus tranquille, et à moins d'y avoir la police, l'ordre n'y serait peut-être pas aussi bien maintenu. Dans tous les cas, c'est ce que nous supposons, et c'est ce que l'on nous représente. Nous avons commencé par envoyer 300 constables au Yukon; nous en avons maintenant 100. Notre intention est de réduire davantage cet effectif, au fur et à mesure que nous le jugerons prudent.

Je doute qu'il serait sage de réduire l'effectif à présent. Nous n'avons pas reçu le courrier depuis quelque temps déjà, et nous n'oserions pas réduire cet effectif avant d'avoir reçu quelque communication à cet effet de M. Henderson, commissaire du Yukon. S'il nous dit que nous pouvons le faire sans compromettre la sécurité du territoire, c'est notre intention d'agir. Je ferai observer en même temps à l'honorable député, qu'il ne serait pas prudent de licencier toute la force en ce moment. Le Yukon est très éloigné de toutes les communications. Nous fûmes informés un jour qu'une troupe de bandits se trouvait à Skagway et menaçait d'opérer une descente sur le territoire, et c'est ce qui nous détermina à y envoyer la gendarmerie. S'il en était ainsi, et nous avons lieu de croire

que c'était la vérité, il était prudent, dans un but de protection individuelle, de ne pas licencier les gendarmes à présent, mais d'en réduire le nombre au fur et à mesure que les circonstances le permettront.

M. SPROULE: Tout en ne renvoyant pas toute la force, il me semble que nous pourrions la réduire matériellement, sans compromettre la tranquillité du territoire. Le premier ministre dit que les camps des mineurs sont proverbialement désordonnés. Nous avons dans Ontario deux campements importants de mineurs, à Cobalt et Gowganda. C'est la police provinciale qui y fait la surveillance, et nous n'y entendons pas plus parler de désordre qu'au Yukon. Cependant, il y a dix fois, quize fois moins de constables qu'au Yukon. Avec une population réduite, et la disparition de la plupart des fauteurs de désordre, s'il faut en croire les nouvelles qu'on nous répète chaque année, il me semble que le Gouvernement devrait se faire un devoir, en même temps qu'un plaisir, d'obtenir tous les ans de ses inspecteurs un rapport sur cette phase de la question.

Le Yukon possède en quelque façon son propre régime gouvernemental qui devrait, il me semble, contribuer largement à l'administration de la justice, afin de nous soustraire à la nécessité d'y maintenir une troupe de gendarmes. Il est vrai que nous avons réduit cette troupe de 300 hommes à 100 seulement, mais il me semble tout de même que 100 hommes sont encore un nombre considérable pour maintenir l'ordre parmi une population de 10,000 âmes, et je doute qu'il y en ait 10,000, car on entend dire parfois que la population n'est que de 5,000 à 6,000. La troupe fait-elle quelque autre travail matériel que ne pourrait pas faire les fonctionnaires civils? Elle avait coutume de percevoir les droits de douane, si je ne me trompe; est-ce qu'elle continue ce service, ou si elle ne s'occupe que du maintien de la paix?

Sir WILFRID LAURIER: L'honorable député comprendra comme moi qu'il n'y a pas de comparaison possible entre le Yukon et Gowanda et Cobalt. Ces derniers endroits sont d'accès facile à la police du gouvernement d'Ontario, si une émeute venait à s'y déclarer. Mais qu'il se produise donc un soulèvement à Dawson, comment pourrions-nous y rétablir l'autorité de la la loi, sans la force armée? Cette raison seule suffit, je crois, à nous justifier d'y laisser la gendarmerie. Nous ne voulons pas y voir la répétition de ce qui se passait en Californie, dans les premiers jours, alors que chaque individu était son propre constable. Nous sommes tenus de maintenir l'ordre et la paix au Yukon. J'admets que nous devons réduire la troupe, et c'est ce que nous faisons graduellement, lorsqu'il y a lieu. L'honorable député veut savoir si la troupe continue à faire la perception de l'impôt, comme elle en avait l'habitude. Nous la retirons graduellement de ce service, et lorsqu'elle l'aura cessé complètement, il y aura lieu d'avoir moins de gendarmes qu'à présent. Je crois que nous avons réduit l'effectif aussi rapidement qu'il a été possible sans mettre en danger la tranquillité du territoire.

M. SPROULE: Avons-nous encore la gendarmerie à cheval dans le Manitoba?

Sir WILFRID LAURIER: Non, aucunement.

M. SPROULE: Dans la Colombie-Anglaise non plus?

Sir WILFRID LAURIER: Non.

M. SPROULE: Y en a-t-il dans les territoires non organisés?

Sir WILFRID LAURIER: Dans tous les territoires du Nord-Ouest, y compris le Yukon, nous avons 150 postes et 700 gendarmes.

M. MAGRATH: De tous les grands changements qui se sont effectués dans nos grandes régions de l'Ouest, nul plus que la diparition de la gendarmerie à cheval ne cause plus de regret parmi les premiers colons. Elle a disparu graduellement depuis quelques années des centres habités, et nous ne la voyons plus comme jadis dans nos rues. Personnellement, j'approuve la politique que le premier ministre a suivie, mais je regrette que nous ne puissions avoir un plus grand nombre de ces gendarmes. Ils ont rendu de grands et utiles services au pays: ils ont été les serviteurs dévoués de l'Etat, et je regrette que nous ne puissions faire plus pour eux que nous avons fait. J'approuve tout ce que le premier ministre a fait, et j'appuie le crédit demandé.

M. CONGDON: Je donnerai une raison pour nous faire approuver le crédit tel qu'il est, même si les circonstances devaient plus tard nous prouver que le nombre d'hommes est trop élevé. Il est difficile dans un territoire comme le Yukon d'estimer un an à l'avance combien de gendarmes il faudra. Une nouvelle découverte est possible à tout moment, et alors il nous arrive, des régions circonvoisines de l'Alaska ou d'autre endroits une population qui requert la présence d'une force de police. Dans tous les cas, je crois que nous devons, en faisant des prévisions pour un service de ce genre, voter un crédit assez considérable pour permettre d'engager le nombre voulu de gendarmes en cas de nécessité.

Subsistance, fourrage, combustible et éclairage, habillement, constructions, réparations et réfections, remontes, chiens, armes, cartouches, drogues et médicaments, logement, transport, service de l'eau, papeterie et dépenses casuelles, $425,000.

L'hon. M. FOSTER: Je crois que ces approvisionnements sont en grande partie achetés par voie de soumissions.

Sir WILFRID LAURIER: Oui, les trois quarts. Je puis lire la liste des adjudicataires si l'honorable député le désire.

L'hon. M. FOSTER: Non.

Indemnité aux membres de la gendarmerie royale du Nord-Ouest pour blessures reçues dans l'exercice de leurs fonctions, $3,000.

L'hon. M. FOSTER: Combien avez-vous payé l'année dernière pour les mêmes fins?

Sir WILFRID LAURIER: $2,343.

L'hon. M. FOSTER: Quelle était la nature de l'indemnité?

Sir WILFRID LAURIER: Une vingtaine d'hommes furent blessés, l'an dernier, dans l'accomplissement de leurs devoirs, et personne, je crois, ne leur refusera cette indemnité.

Département des Travaux publics—Traitements, $324,800.

L'hon. WM PUGSLEY (ministre des Travaux publics): Le chef de l'opposition a demandé de réserver ce crédit en attendant le dépôt d'un état indiquant la classification du personnel. J'ai expliqué ce crédit passablement à la longue lorsqu'il fut en premier lieu soumis à la Chambre.

M. SPROULE: La difficulté est que probablement il n'est pas un député sur vingt qui a lu l'état déposé par le ministre.

L'hon. M. PUGSLEY: J'avais cru que les honorables députés en prendraient connaissance. La raison de la forte augmentation dans les dépenses de l'administration centrale est que ce département n'avait autrefois que 36 employés permanents dans le service intérieur, tandis qu'il en avait près de 200 qui travaillaient à Ottawa, mais qui étaient payés sur le crédit affecté au service extérieur. Le département fut d'abord organisé par sir Hector Langevin, lorsqu'il était ministre, et plus tard par M. Hyman.

Au lieu de trente-six employés dans le service administratif il y en aura à l'avenir 237 en vertu de la nouvelle loi. Cela explique l'augmentation du crédit. Si mon honorable ami examine les autres crédits, il verra qu'ils montrent une réduction correspondante à l'augmentation dans le service intérieur.

M. SPROULE: La réduction égale-t-elle l'augmentation?

L'hon. M. PUGSLEY: Oui, à l'exception de quelques augmentations dans le nombre des employés et le chiffre des traitements.

M. SPROULE: A combien s'élève l'augmentation qui résulte du passage de ces 237 fonctionnaires dans le service intérieur?

L'hon. M. PUGSLEY: Les notes que j'ai en main montrent que les traitements actuels, qui sont de $237,387, seront portés sous le nouveau régime à $263,175, soit une augmentation de $25,787. Il y a un crédit pour un commis additionnel dans la 3e classe, subdivision A. Il y a aussi les augmentations régulières annuelles de 196 employés pour l'exercice 1909-1910, s'élevant à $5,262.52. Il nous faut en outre pourvoir aux nouveaux employés qui pourront être nommés ou à tout autre changement qui pourrait devenir nécessaire dans le personnel des fonctionnaires. La balance de $8,958.81 contre la différence entre les augmentations anuelels autorisées par décrets du conseil en 1908, et la partie de telles augmentations annuelles qui a déjà été payée aux fonctionnaires qui seront transférés dans le service dans l'administration civile pendant l'exercice finissant au 31 mars 1909.

M. SPROULE: Cela n'est-il pas compris dans les augmentations annuelles auxquelles nous avons déjà pourvu?

L'hon. M. PUGSLEY: Non, c'étaient des augmentations spéciales autorisées par des arrêtés en conseil, dont copie a été déposée sur le bureau de la Chambre. Elles forment un total de $25,728.98. Une note, au bas de la page 26 du mémoire du département des Finances, donne exactement ce même montant. Les autres augmentations sont celles accordées à des fonctionnaires qui faisaient déjà partie du service permanent. Nous avons séparé tous ceux qui étaient dans le service intérieur temporaire, et qui sont devenus permanents en vertu de la loi du service civil, et nous déduisons leurs traitements de la somme qui avait déjà été votée dans les crédits divers, et les ajoutons aux crédits du gouvernement civil.

M. SPROULE: Les fonctionnaires auxquels on a déjà donné une augmentation dans le but de les classer dans une certaine division sous le régime de la nouvelle loi, recevront-ils cette année l'augmentation régulière annuelle?

L'hon. M. PUGSLEY: Ils commencent à la gagner cette année, mais ils ne l'obtiendront qu'au bout d'une année de service.

M. SPROULE: L'ont-il obtenue l'année dernière?

L'hon. M. PUGSLEY: Ceux qui étaient dans le service extérieur n'ont pas reçu d'augmentation annuelle. Les augmentations qui leur ont été accordées ont été autorisées par décrets du conseil.

M. SPROULE: Qu'a-t-on fait des fonctionnaires qui ont été induits à démissionner et à passer dans le service extérieur dans le but d'entrer dans une classe supérieure avec un traitement plus élevé?

L'hon. M. PUGSLEY: Il n'y a pas de cas de ce genre dans mon département.

M. SPROULE: Je tiens de bonne source qu'il y en a dans d'autres départements.

L'hon. M. PUGSLEY: Je ne puis répondre que pour le mien.

L'hon. M. FOSTER: Cette question a été soulevée l'autre soir. Le décret du conseil

du 5 mai 1908 contient ces mots: Qu'autorité soit accordée pour continuer dans leurs fonctions les employés sous mentionnés dans l'une des divisions permanentes du département des Travaux publics aux traitements ci-après spécifiés, à partir du 1er juillet 1908 jusqu'au 1er juillet 1909". Le décret du conseil ne dit pas si le traitement indiqué à la suite de chaque nom était le traitement de l'année précédente, et il est possible, car rien ne dit le contraire dans le décret du conseil, que le traitement de chacun de ces employés ait été augmenté de $150 ou $500. Les traitements indiqués dans le décret sont-ils les mêmes que ceux qui leur étaient payés l'année précédente?

L'hon. M. PUGSLEY: Dans un bon nombre de cas les traitements ont été légèrement augmenté. Chaque année, d'ailleurs, on adoptait un nouveau décret du conseil pour continuer dans leur emploi les membres du service extérieur. Ces fonctionnaires n'étaient engagés que pour une année, et leur engagement était renouvelé tous les ans par décret du conseil, ainsi que leurs traitements.

L'hon. M. FOSTER: D'après moi, le décret du conseil devrait expliquer clairement les choses; sans cela le conseil peut être aisément trompé. Naturellement, le ministre peut avoir donné des explications à ses collègues pour montrer ce qu'il avait fait.

L'hon. M. PUGSLEY: Ces renseignements sont donnés à la trésorerie qui connaît quels sont le straitements de l'année précédente dans chaque cas.

L'hon. M. FOSTER: Mais la trésorerie n'obtient ce renseignement que subséquemment. C'est un conseil subsidiaire au conseil privé. Le ministre ne doit certainement pas informer seulement la trésorerie des augmentations de traitements. Ces augmentations sont discutées en premier lieu devant le conseil des ministres. Lorsqu'elles viennent en premier lieu au conseil de la trésorerie, celui-ci doit faire son rapport au conseil des ministres. La trésorerie n'a pas le droit de donner ou d'augmenter les traitements; le conseil des ministre seul a ce droit. La trésorerie a d'autres devoirs à remplir. Elle doit s'assurer que les règlements et conditions sont bien tels que le prescrit la loi.

Toute la question est de nouveau ouverte. Le ministre se rappellera que lors du débat général sur les décrets du conseil qui ont été déposés ensuite, on a vu qu'un grand nombre de fonctionnaires du service extérieur avaient reçu des augmentations spéciales variant de $50 à $200 ou $300. J'ai essayé à calculer l'augmentation totale des traitements accordée par le ministre, contrairement à l'esprit de la loi d'après moi, augmentation devant prendre effet le premier septembre et servir de base aux classements de ces fonctionnaires à leur entrée dans l'administration intérieure sous le régime de la nouvelle loi du service civil. Il est impossible de connaître l'augmentation totale à moins que ce décret du conseil, dont l'objet paraît être à sa face même, simplement de continuer les fonctionnaires dans leur emploi, et par le fait continuer à leur payer leurs traitements, n'indique quelle augmentation ces fonctionnaires ont reçue. Le ministre nous dit que pour plusieurs fonctionnaires la continuation de leur emploi a été accompagnée d'une augmentation de traitement. Je ne voudrais pas dépenser trop du temps de la Chambre pour trouver le chiffre juste des augmentations qui ont été accordées, mais le ministre comprend que le nombre de fonctionnaires est si grand, qu'il est possible que ce décret cache beaucoup de choses au sujet de plusieurs d'entre eux. C'est un décret aveugle, pour ne pas dire plus. Le ministre fait adopter un décret par le conseil concernant des fonctionnaires qui ont été employés d'une année à l'autre, et demande que leurs services soient continués au traitement indiqué à la suite de leurs noms. Je crois que la déduction est que ces traitements sont simplement la continuation des traitements antérieurs.

L'hon. M. PUGSLEY: Nous avons adopté la coutume ordinairement suivie en pareil cas. Le décret de l'année précédente montre quels étaient les traitements payés cette année-là, et ainsi que c'était la coutume, et je crois que mon honorable ami admettra que c'est là la meilleure conduite à suivre dans ces cas-là, le rapport au conseil a été renvoyé au conseil de la trésorerie. Celui-ci avait devant lui le chiffre des traitements que ces fonctionnaires recevaient l'année précédente, et il a pu voir quelles augmentations étaient proposées. Le conseil de la trésorerie a fait alors rapport au conseil et celui-ci sur ce rapport, a adopté un arrêté. Je ne crois pas que mon honorable ami ait raison de dire que cet arrêté cache quelque chose.

L'hon. M. FOSTER: C'est tout de même un arrêté aveugle.

L'hon. M. PUGSLEY: Pas du tout. Tout ce que mon honorable ami peut dire, c'est que le décret n'indique pas quels étaient les traitements de ces fonctionnaires l'année précédente. Bien que je regretterais de voir retarder ce crédit, je consentirais avec plaisir à déposer sur le bureau de la Chambre une copie du décret du conseil de l'année précédente, afin que mon honorable ami puisse comparer les deux.

L'hon. M. FOSTER: Cela nous amène à la question de savoir si cette pratique a été suivie dans les autres départements. Dans l'enquête que nous avons faite, nous avons découvert que certains ministres ont traité cette question d'une manière toute différente de celle suivie par d'autres de leurs collègues, et il s'agit maintenant de savoir si les ministres généralement, dans leurs rapports au conseil concernant le

personnel considérable du service extérieur, ont accordé alors des augmentations spéciales et quelquefois répétées. Dans l'autre cas nous avons vu quelles étaient ces augmentations spéciales; elles ne pouvaient êtres faites autrement que dans le premier décret du conseil continuant leur emploi. Si tous les ministres ont fait au conseil un rapport semblable à celui de l'honorable ministre des Travaux publics, nous ne pouvons pas nous rendre compte des augmentations qui ont été données, ni des circonstances. J'aimerais à faire une étude du nouveau régime et m'assurer de quelle manière chaque division a été organisée, et si le ministre veut modifier le rapport qu'il a déposé avec le décret du conseil du 5 mai 1908, en indiquant dans la liste les commis qui ont obtenu des augmentations, car probablement que tous n'en ont pas obtenu; cela facilitera beaucoup le travail. Si le ministre veut bien faire préparer ce renseignement avant que nous commencions la discussion sur le service civil, je serai très heureux.

L'hon. M. PUGSLEY: Je l'aurai.

L'hon. M. FOSTER: J'ai demandé aussi en vertu de quelle autorité le ministre qui accordait ces augmentations dans les derniers jours d'août, les faisait commencer deux mois auparavant dans le décret du conseil, peut-être même au premier jour de l'exercice financier courant. Je ne trouve rien dans la loi du service civil autorisant cela. C'est pourtant ce que l'on a fait. Le ministre vient demander au Parlement d'approuver une augmentation de traitement qui prend effet quelques mois en arrière, mais je ne trouve rien dans la loi l'autorisant à accorder une augmentation de $100 ou $200 à ses fonctionnaires à la date du 27 août et dire ensuite que cette augmentation partira du premier avril. A tout le moins, cela me semble être une façon de procéder très dangereuse, car vous faites une chose dont le Parlement n'a jamais été averti. Ce n'est pas du tout comme lorsqu'un ministre vient demander un crédit de $50, $100 ou $200 pour tel ou tel commis, et qu'il avertit la Chambre qu'il veut que cette augmentation parte du premier jour de l'année ou d'un mois quelconque.

L'hon. M. PUGSLEY: Je ne sais si cela pourrait être fait dans le cas d'un fonctionnaire soumis à la loi du service civil, mais je présume que la chose serait impossible. Je suis de l'avis de mon honorable ami à ce sujet.

Mais quant à ceux qui figurent parmi le personnel des services extérieurs, cette autorité a toujours été rconnue; car, ce crédit est voté en bloc et lorsqu'il fut question de fixer la date de laquelle commencerait à compter l'augmentation, le sous-chef m'informa qu'il avait été l'usage en vogue au ministère depuis son entrée au service et le texte de la loi ne semble pas apporter de restriction à cette faculté. Cela est arrivé en deux ou trois circonstances et subordonnément au décret en conseil du mois de mai. L'honorable député le sait, le décret en conseil n'a pas été rendu sous l'ancien régime du service public, ce décret, me dit-on, a été établi avant la mise en vigueur de la nouvelle loi. Ce crédit étant voté en bloc, et comme ces employés n'étant pas soumis au régime primitif du service public, le conseil pouvait, s'il le jugeait à propos, fixer une date antérieure à celle du décret, et de laquelle commencerait à compter l'augmentation de traitement.

Quant à la question même des augmentations, nous l'avons discutée à fond il y a quelque temps. Mais l'honorable député le comprend, comme il s'agissait de faire passer un grand nombre de fonctionnaires sous le nouveau régime de la loi du service civil et de les placer côte à côte avec ceux qui étaient déjà soumis au nouveau régime il convenait que le sous-chef de mon ministère tînt compte, autant que faire se peut, des mérites des différents fonctionnaires, de leurs états de service, de l'importance des devoirs qui leur sont confiés, tout en cherchant à leur rendre justice avec impartialité afin de les placer, au 1er septembre, sur un pied convenable et autorisé, la rémunération et la classification devant être établies subséquemment, au besoin, conformément aux prescriptions de la loi du service public. Voilà l'objectif qu'il a cherché à réaliser et je me suis efforcé, autant que faire se peut, de coopérer avec lui en ce sens.

L'hon. M. FOSTER: Je ne désire pas revenir sur le débat qui s'est déroulé ici l'autre soir; seulement, je tiens à faire observer au ministre que son argumentation n'est guère valable. Il a beau prétendre qu'en ce qui concerne le service extérieur, le crédit étant voté en bloc, le ministre avait plus de latitude que ne lui en laissait le crédit affecté aux services publics régulièrement constitués; en théorie, cela revient au même. Vous demanderez un crédit affecté au paiement des services de vos fonctionnaires, et le crédit une fois obtenu, vous administrez le fonds conformément aux prescriptions établies. Parce que ces employés devaient passer sous le régime de la nouvelle loi, le 1er septembre, cela n'infirme en rien l'argument formulé: c'est que l'intention du législateur, en adoptant la loi de l'an dernier, était de placer les services administratifs sur un pied permanent, d'assurer le recrutement par les épreuves du concours, afin d'accorder les emplois aux plus méritants, système qui n'avait pas été en vogue jusque-là. Je le répète, il aurait fallu appliquer aux services extérieurs l'esprit même qui a inspiré cette

loi. Sans vouloir revenir sur ce débat, je constate qu'on a fait de nouvelles nominations dont nous ignorons la raison d'être. On a nommé un dessinateur au bureau de l'ingénieur avec $700 d'appointements, la nomination s'étant faite par décret en conseil, le 6 août 1908, et la nomination comptant à dater du 1er avril 1908.

L'hon. M. PUGSLEY: C'était le commencement de l'année fiscale?

L'hon. M. FOSTER: La nomination n'a pas eu lieu au commencement de l'exercice, on l'a antidatée, du commencement de l'exercice. Or, la loi du service civil décrète, tant à l'égard des services intérieurs que des services extérieurs qu'on ne nommera aucun titulaire, avant la création de l'emploi qui lui est destiné, en ce qui concerne les services réguliers et en tout état de cause, pas avant que le Parlement ait voté le crédit voulu. Il est absolument contraire à l'esprit de loi d'antidater ces nominations de plusieurs mois. M. F. O. Hamel a été attaché au service de l'architecte en chef avec $700 d'appointements. Quelle est la raison d'être de cette nomination?

L'hon. M. PUGSLEY: M. Hamel est un dessinateur et comme on avait besoin des services d'un dessinateur, on l'a nommé à $700. C'est tout ce que j'en sais.

L'hon. M. FOSTER : On pourrait faire stéréotyper cette réponse. La nomination de cet employé était-elle si urgente qu'au lieu de la faire, le 6 août, le ministre n'aurait pu attendre jusqu'au 1er septembre, alors qu'il eût été en mesure d'appliquer tout le mécanisme de la loi à ces nominations?

L'hon. M. PUGSLEY: L'année dernière, il y avait un surcroit de besogne, dans ce service, et l'architecte en chef avait grandement besoin d'auxiliaires. J'avais à cœur d'obtempérer aux vœux exprimés dans cette Chambre, par ceux qui ont demandé de faire exécuter tous ces travaux par les architectes du département. Il était donc d'urgence absolue de nommer des auxiliaires.

L'hon. M. FOSTER: Le ministre ne nous a pas dit clairement ce qui serait arrivé, s'il eût attendu encore vingt-cinq jours, pour faire cette nomination régulièrement?

L'hon. M. PUGSLEY : La conséquence est que la confection des plans se rattachant à d'importants travaux publics aurait souffert des retards. On avait employé ce jeune homme à titre temporaire, parce qu'on avait besoin des services d'un dessinateur; ainsi, il se trouvait réellement employé au bureau, avant l'adoption du décret en conseil et si je ne me trompe, il y travaillait depuis le 1er avril.

L'hon. M. FOSTER: Il devait sans doute être employé au ministère à cette époque, car, sans cela, assurément, le ministre ne l'aurait pas rémunéré pour ces mois de service.

M. J. D. REID: Nous avons réservé un article relatif aux loyers. Doit-il revenir sur le tapis, cet après-midi?

L'hon. M. PUGSLEY : Voilà deux ou trois fois que je m'efforce de mettre cet article en délibération et je serais bien aise qu'on le discutât, cet après-midi.

M. J. D. REID: Le ministre nous a promis quelques renseignements à cet égard. Je tiens à ce que cet article ne soit pas réservé plus longtemps qu'il ne le faut.

L'hon. M. FOSTER: Voici encore un employé qui a été attaché au service avec $1,250 d'appointements, le titulaire étant M. Arthur Barsalou et cette nomination date aussi du 6 août.

Sans doute ici encore le ministre était dans l'impuissance d'attendre vingt-cinq jours.

L'hon. M. PUGSLEY: Malheureusement, le prédécesseur du titulaire était mort d'une manière tout à fait inattendue et force nous fut de lui donner un successeur.

On n'a pas antidaté la période des appointements de M. Barsalou, n'est-ce pas?

L'hon. M. FOSTER: Oui, on les fait dater du 1er avril. Le ministre aurait beau faire, il ne saurait faire figurer sur le même bordereau simultanément, les vivants et les morts.

L'hon. M. PUGSLEY: Le sous-chef m'informe que M. Barsalou était déjà employé au ministère, où il remplissait peut-être les mêmes fonctions, durant la maladie de son prédécesseur.

L'hon. M. FOSTER: Alors, ce n'est pas la mort du prédécesseur du titulaire qui a nécessité cette nomination?

L'hon. M. PUGSLEY: C'est la mort du prédécesseur du titulaire qui a occasionné cette nomination, mais sans doute, M. Barsalou remplissait les fonctions en question, pendant la maladie de son prédécesseur.

L'hon. M. FOSTER: Le ministre obtiendra, sans doute, le renseignement en question?

L'hon. M. PUGSLEY: Oui.

Dépenses casuelles, $15,000.

M. AMES: Ce crédit embrasse-t-il les frais d'impression et d'articles de bureau?

L'hon. M. PUGSLEY: Oui, le chiffre du crédit est le même que l'année dernière.

M. AMES: Ce crédit est affecté aux frais d'impression du rapport annuel publié par le ministère des Travaux publics. Je désire faire une observation sur une question que m'ont récemment signalée un professeur de chimie et un grand fabricant de papier à Montréal. Ces messieurs me disent que le rapport publié par le département des Travaux publics ainsi que nos autres livres bleus s'impriment sur papier qui ne soutiendra pas l'épreuve du temps. Prend-on

des mesures pour faire imprimer un certain nombre de ces rapports sur un papier assez durable pour qu'on puisse avoir accès à ces livres dans vingt-cinq ou cinquante ans d'ici?

L'hon. M. PUGSLEY: C'est la première fois que j'entends soulever cette question. Elle intéresse le service de la papeterie, plutôt que mon ministère. Je me ferai un devoir de porter la chose à l'attention de ce département, afin de m'assurer si l'observation formulée par l'honorable député est bien valable.

M. AMES: Voici le point dont il s'agit: si le papier dont on se sert pour l'impression des documents publiés par le ministère des Travaux publics ou d'autres ministères est confectionné avec de la pâte de bois ou de la pâte de bois chimique, dans vingt-cinq ou trente ans d'ici, tout cela tombera en poussière et ces livres seront inutiles. Je tiens à savoir si le ministre ira aux renseignements, afin de constater si le papier employé pour ces impressions est confectionné avec de la pâte de bois ou avec de la pâte de bois chimique. S'il en est ainsi, il conviendrait d'imprimer sur de meilleur papier un certain nombre d'exemplaires de ces rapports.

L'hon. M. PUGSLEY: Sans doute l'honorable député ne me conseillera pas d'employer du parchemin?

M. AMES: Non, mais du papier de toile.

L'hon. M. PUGSLEY: Existe-t-il quelque différence entre le papier confectionné avec de la pâte de bois moulu et la pâte de bois chimique?

L'hon. M. PATERSON: Les rapports des différents départements figurent dans la série de documents de la session qui sont reliés. J'ignore si ces volumes reliés se composent du même genre de papier ou d'un papier différent.

M. AMES: Les documents de la session contenus dans les volumes reliés ne sont que les livres bleus ordinaires. Quoi qu'il en soit, la question mérite étude, parce qu'il importe de conserver ces documents.

Loyers, réfections, ameublement, chauffage, etc., édifices fédéraux, loyers, etc., $200,000.

L'hon. M. FOSTER: Tous nos instants sont peu près comptés. Il nous restera probablement fort peu de loisirs, cette semaine, et la semaine prochaine il y aura surcroît de besogne, si j'en juge d'après le programme tracé par le ministre. Le ministre des Finances, si je ne me trompe, a exprimé le désir d'obtenir un bill de subsides embrassant le budget supplémentaire et autres crédits d'urgence. Bien que nous consentions volontiers à faciliter l'adoption de ce bill de finance, nous n'entendons nullement adopter à la hâte tous ces item, dans le délai proposé. Si les ministres tiennent à l'adoption de leurs évaluations budgétaires primitives, ils devraient hâter la discussion des crédits de grande urgence.

L'hon. M. PUGSLEY: Nous pourrions discuter quelques item figurant sous la rubrique " Travaux publics—divers ". Cet article embrasse les appointements d'un grand nombre d'employés.

L'hon. M. FOSTER: Ce sont les appointements se rattachant au prochain exercice.

L'hon. M. PUGSLEY: Oui, mais ces articles sont assimilables à ceux qui figurent sous la rubrique de " Gouvernement civil", que nous venons d'adopter. Nous avons un pressant besoin de ces deniers.

L'hon. M. FOSTER: Il s'agit d'un article très étendu qui entraînera force discussions.

L'hon. M. PUGSLEY: Ces crédits n'intéressent que mon ministère.

L'hon. M. FOSTER: Mais il figure ici des crédits relatifs à la commission des eaux navigables et autres articles importants. Le ministre pourrait consacrer quelque temps à ces articles, s'il le désire; mais je tiens à faciliter l'adoption des crédits qui semblent d'urgence. Il reste encore à adopter quelques articles se rattachant au " gouvernement civil ".

Gouvernement civil.—Département des Mines, appointements, $148,831.50.

L'hon. M. FOSTER: J'ai éprouvé un certain embarras au sujet de ce département. Il m'est difficile de me rendre compte de la façon dont il a été formé et tout aussi difficile de trouver ce qu'il fait. Le ministre a dans le département des Mines cinquante des anciens employés permanents et trente-huit qu'il a pris dans le service intérieur. Où a-t-il pris les cinquante permanents? Combien le département en comprend-il? A-t-on fait entrer tout l'ancien personnel du bureau des études géologiques?

L'hon. W. TEMPLEMAN (ministre des Mines): Suivant mon relevé, les fonctionnaires permanents sont au nombre de 46 et non de 50. Ce sont les fonctionnaires permanents de l'ancien bureau des études géologiques, y compris plusieurs fonctionnaires permanents du département de l'Intérieur, division des Mines. Le département des Mines, tel qu'il est actuellement constitué, est formé de ces deux divisions. les bureau des études géologiques, et la division des mines du département de l'Intérieur, que dirigeait le Dr Haanel. Je crois que je n'ai pas augmenté le nombre des fonctionnaies—pas de beeaucoup, dans tous les cas. Voilà comment le départemnt a été formé; quant à ce qu'il fait. cela reste à savoir. En attendant, il fonctionne trîs bien et fait d'excellente besogne.

L'hon. M. FOSTER: Il y a trois fonctionnaires permanents, un sous-ministre,

un employé de la subdivision B dans la 1re division et un de la troisième division, subdivision A. D'où viennent ces trois fonctionnaires ? eJ suppose que le sous-ministre est M. Low, directeur du bureau des études géologiques.

L'hon. M. TEMPLEMAN: Oui. Quand le département a été organisé, il occupait la situation de directeur et de sous-ministre du bureau des études géologiques et il est devenu sous-ministre du département des Mines. M. Marshall était comptable de la division de la géologie et il est actuellement comptable du département des Mines.

L'hon. M. FOSTER: Au même traitement?

L'hon. M. TEMPLEMAN: Oui, il touchait $2,275. Nous lui avons accordé une augmentation de $100.

L'hon. M. FOSTER: C'est l'augmentation régulière?

L'hon. M. TEMPLEMAN: Oui.

L'hon. M. FOSTER: Il y a ensuite un employé de la troisième division, subdivision A. Qui est-il?

L'hon. M. TEMPLEMAN: C'est Mlle Urquhart, sténo-dactylographe, qui était employée au bureau des études géologiques.

L'hon. M. FOSTER: L'an dernier, cette employée recevait $837.50 et elle est inscrite cette année au budget pour $937.50. Comment se fait-il qu'elle ait une augmentation de traitement au lieu d'avoir été transférée avec le même traitement?

L'hon. M. TEMPLEMAN : Je suis informé que cette personne était une employée de la seconde classe junior et la loi prévoit qu'elle entrera dans une classe avec un salaire minimum de $900.

L'hon. M. FOSTER : Les employés de la seconde classe junior entrent-ils dans cette division ou dans celle dont le traitement minimum est $800?

L'hon. M. TEMPLEMAN : Dans la subdivision A de la troisième division. Elle entre dans la classe de $900 à $1,200.

L'hon. M. FOSTER : Alors $37.50 serait son augmentation régulière. Que ce soit le moment ou non de soulever cette question, en fait elle se présente maintenant. Quelle est la base sur laquelle vous vous appuyez, en supposant que ces employés de la seconde classe junior touchant $700 ou toute autre somme, pour les glaces dans la division de $900 à $1,200 au lieu de celle de 800 à $1,600?

L'hon. M. SYDNEY FISHER (ministre de l'Agriculture): Cela dépend entièrement du genre de travaux que fait l'employé. C'est au ministre à décider dans quelle division doit entrer l'employé. Si le traitement de certains employés de deux division est le même, par exemple 800, ceux qui font un travail d'une nature prévue par la troisième division, entrent dans cette division, tandis que ceux qui font un travail prévu par la seconde division, entrent dans la subdivision B de la seconde division, au lieu de la subdivision A de la troisième division.

L'hon. M. FOSTER : Est-ce que cela est laissé entièrement à l'appréciation du ministre?

L'hon. M. FISHER : Relativement aux employés qui faisaient partie du service avant le 1er septembre, les commissaires n'ont pas à s'en occuper. A l'avenir cela dépendra des examens. Les postulants seront classés, suivant les examens qu'ils auront passés, dans la subdivision B de la troisième division ou dans la subdivision B de la deuxième division.

L'hon. M. FOSTER : Mais quand il y a un certain traitement, comme celui qui a été mentionné, c'est le ministre seul qui décide si les employés iront dans la division de $800 à $1,600 ou dans celle de $900 à $1,200?

L'hon. M. FISHER : Oui, s'ils étaient dans le service. A l'avenir cela ne peut pas se produire.

L'hon. M. FOSTER : Alors il y a cinq employés du service extérieur qui sont dans la première division. A-t-on augmenté les appointements de ces cinq employés dans les six mois qui ont précédé le 1er septembre ou à une époque quelconque de l'exercice financier?

L'hon. M. TEMPLEMAN : Je ne crois pas que l'on ait accordé aucune augmentation. Le directeur m'informe que l'on n'a accordé aucune augmentation dans le but de faire passer ces fonctionnaires dans des classes autres que celles où ils pouvaient entrer d'après le chiffre de leur traitement.

L'hon. M. FOSTER: Il y a 38 employés qui proviennent du service extérieur et je comprends que le ministre dit que pour ces 38 employés il n'y a eu aucune augmentation de traitement avant le 1er septembre et qu'ils ont été transférés avec les mêmes appointements qu'ils recevaient durant l'année?

L'hon. M. TEMPLEMAN: C'est absolument exact.

L'hon. M. FOSTER: De sorte que dans ce cas il n'y a pas eu d'augmentation de traitement pour leur assurer une meilleure place. Eh bien! je félicite le ministre pour

l'administration de son département. Elle présente un contraste bien tranché avec l'administration d'autres départements dont l'un est dirigé par quelqu'un qui est très près de moi maintenant.

M. ARMSTRONG: Le ministre voudrait-il nous donner un aperçu général du travail des employé temporaires? Le département des Mines n'a été organisé que depuis deux ou trois ans, mais l'augmentation des employés de la division de la géologie et de celle des mines a été considérable. Quelle est la cause de cette augmentation et quel grand besoin s'en fait sentir?

L'hon. M. TEMPLEMAN: C'est la première fois que j'entends dire qu'il y a eu des augmentations considérables dans le nombre des employés techniques ou des fonctionnaires d'un ordre quelconque dans le département des Mines.

M. ARMSTRONG: Le ministre voudrait-il nous donner la dépense d'il y a cinq ans et celle d'aujourd'hui?

L'hon. M. TEMPLEMAN: Je n'ai pas pas le montant de la dépense d'il y a cinq ans. La dépense a quelque peu augmenté depuis cinq ans, mais pas d'une manière considérable. L'augmentation dans le nombre du personnel comprend des fonctionnaires techniques. Nous avons dans la division des Mines plusieurs nouveaux fonctionnaires techniques, tels que des ingénieurs et d'autres du même genre. Mais quant aux employés, aux sténographes et autres de cette classe, il n'y en a que très peu de nouveaux dans le département des Mines. Je ne parle pas d'après des notes ou des mémorandums, mais je sais que les demandes qui m'ont été faites pour augmenter le personnel n'ont pas pu être accueillies favorablement parce que nous n'avons pas trouvé les personnes convenables pour remplir les positions.

M. ARMSTRONG: Quelle a été la dépense dans la division des mines et dans celle de la géologie, durant l'année dernière?

L'hon. M. TEMPLEMAN: Le crédit total pour la division des mines, en 1908-09, a été de $100,000. Cette année, le crédit est de $81,000. Pour le bureau d'essai de Vancouver, l'an dernier, le crédit s'est élevé à $26,000. Cette année, il est de $18,000, soit une diminution dans les deux cas. Il y a une augmentation dont le montant sera probablement égal à celui de cette diminution, pour le crédit de la division de la géologie qui est porté de $204,750 à $240,000. En conséquence, je ne crois pas que nous soyons exposés à être critiqués pour avoir augmenté les dépenses.

M. ARMSTRONG: Je suis très heureux de voir que le ministre est si content du travail qui a été fait pour le montant d'argent dépensé. Si nous retournons de dix ans en arrière, nous constaterons que le département se tirait d'affaires avec $110,000. Quand la dépense a été portée à $200,000 nous étions en droit de nous défendre à en retirer des avantages matériels. Le ministre continue-t-il de tolérer le système de permettre à des fonctionnaires du bureau géologique, de travailler pour des compagnies particulières durant les mois d'été et de revenir à l'automne s'installer dans le département, en touchant leur traitement comme à l'ordinaire?

L'hon. M. TEMPLEMAN: Je préférerais que la discussion relative aux travaux du département soit réservée pour le moment où le budget principal sera présenté, car j'aurai alors de nombreux renseignements à donner. Le travail qui est accompli par le département est infiniment plus important qu'il l'était il y a dix ans; je ne peux pas dire exactement aujourd'hui si l'augmentation du travail est proportionnelle à celle des dépenses. Le principe en usage dans le département n'est pas de permettre à ses fonctionnaires de faire des travaux d'un ordre privé. Il s'est présenté une ou deux circonstances dans lesquelles des fonctionnaires du département ont été demandés par des explorateurs, des entreprises privées si vous le désirez, pour la durée d'une saison. On n'avait pu trouver nulle part ailleurs des personnes expérimentés dans le genre de travaux et dans une ou deux circonstances, une seule l'année dernière, un fonctionnaire a été autorisé à s'absenter du département, mais sans traitement, et à revenir ensuite à son poste, en communiquant au département tous les renseignements qu'il avait pu se procurer pendant qu'il travaillait pour le compte de cette compagnie particulière.

M. LANCASTER: Il fut sans doute bien payé par cette compagnie?

L'hon. M. TEMPLEMAN: Je ne doute pas qu'il ait été payé davantage qu'il l'aurait été par le Gouvernement et à ce propos vous soulevez une question très importante. La difficulté que nous éprouvons est de retenir dans le service du Gouvernement les hommes les mieux qualifiés. Pendant les quelques années dernières, deux ou trois employés du bureau géologique ont quitté notre service, simplement parce que, au lieu de se contenter d'un traitement de $2,000 ou à peu près par an, ils ont été jugés dignes de recevoir $5,000 de compagnies particulières.

Dans un cas ou deux, il s'est agi pour nous de décider si nous permettrions à un de nos employés les plus habiles de se mettre pour quelques mois au service d'une compagnie à la recherche de gîtes carbonifères, sans quoi nous aurions été privés complètement de ses services ; car il nous avait, pour bien dire, mis en demeure d'accepter

sa démission. Cette pratique serait condamnable si elle devenait générale. Bien entendu, tant que ce fonctionnaire est au service de la compagnie d'intérêt privé, il ne retire pas d'appointements de nous. Il se trouve dans le pays un petit nombre de géologues indépendants et un grand nombre d'ingénieurs des mines, mais nous avons à notre emploi la plupart des géologues distingués du Canada ; et je crois opportun de leur permettre de temps à autre de quitter le service de l'Etat durant l'été et de travailler pour le compte de compagnies d'intérêt privé, avec l'entente que l'Etat aura dans ses publications le bénéfice des renseignements recueillis par eux. Il est une autre pratique du département à peu près semblable. On s'intéresse beaucoup à l'heure qu'il est à la recherche des gisements de minerais de fer dans toute l'étendue du Canada, et depuis deux ou trois semaines, on m'a demandé par trois fois de permettre à un de nos employés, qui est un expert dans la recherche de ces gisements de fer par le moyen du magnétomètre de faire des recherches pour le compte de compagnies particulières. Certaines de ces demandes nous arrivent d'endroits situés à peu de distance d'Ottawa. Nous permettons aux employés de faire le travail, et cette pratique me paraît favorable au développement de l'industrie du fer. L'opération n'est pas onéreuse pour le département ; nous nous bornons à céder les services de l'employé pour quelques semaines. En ce faisant, nous ne causons aucun préjudice aux ingénieurs des mines ou géologues de l'extérieur, car il ne se trouve au Canada que fort peu de spécialistes de cette sorte.

M. ARMSTRONG: Le ministre vient de poser une règle très dangereuse. Il est parfaitement à notre connaissance que depuis cinq ans un des membres éminents du service géologique, avec le concours de nombre d'employés du Gouvernement, a fait le relevé des gisements carbonifères les plus riches du Nord-Ouest; et à peine avait-il remis son rapport au département, sans attendre qu'il eût été distribué généralement, il entra au service d'une compagnie particulière, se rendit dans l'Ouest, et releva vingt-six des gisements carbonifères les plus riches de la région. Il a été organisé une compagnie au capital de $6,000,000 sous la direction d'un petit nombre de membre de personnes qui ont réussi à enlever ce fonctionnaire au département. Si le ministre remonte à quelques années dans le passé, il constatera que d'autres employés ont suivi la même ligne de conduite, se sont mis au service des membres du Parlement intéressés dans l'exploitation de mines, ont travaillé pour leur compte tout l'été, puis sont revenus au département pour retirer leurs appointements durant les mois d'hiver, alors qu'il n'y a rien autre chose à faire. Sans doute, ils peuvent bien donner au Gouvernement le bénéfice de leurs études, mais c'est après que les compagnies en ont tiré tout le profit possible pour elles-mêmes. C'est un précédent très dangereux que cette pratique approuvée par le ministre.

M. LANCASTER: Les observations que vient de faire l'honorable député de Lambton-est (M. Armstrong), méritent assurément d'arrêter l'attention de la Chambre. Certes, c'est une pratique condamnable que de permettre à ces hommes, qui sont censés travailler pour le pays généralement et que leurs fonctions publiques mettent à même d'acquérir de l'expérience, d'utiliser ces connaissances pour le compte de particuliers ou de compagnies. En théorie comme en pratique, il me paraît absolument condamnable de permettre à ces employés de faire bénéficier exclusivement des compagnies particulières de leur connaissances durant une partie de l'année, pour revenir ensuite se mettre au service de l'Etat durant l'hiver, vivre aux crochets du peuple à de bons appointements et retouner ensuite, au printemps ou à l'été, se mettre à l'emploi de compagnies particulières. On nous dit que ces compagnies ont besoin des services de ces hommes. Alors, elles devraient les employer toute l'année et leur faire un traitement suffisant. Je ne puis que protester contre cette manière de faire.

L'hon. M. TEMPLEMAN: L'honorable député fait d'une taupinière une montagne. Cette pratique est dans l'intérêt de l'industrie minière au Canada, bien que, je le reconnais, il faille y mettre de la discrétion. Je crois que c'est la pratique de tous les bureaux géologiques de faire exactement ce que nous faisons. Jadis, le docteur Barlow s'est rendu à Sudbury et a fait le relevé scientifique des gisements de nickel de la région dans l'intérêt de l'industrie, et on est d'avis que ce relevé a fort profité au pays. Le département n'a rien perdu en conséquence; il n'a souffert aucun préjudice, non plus, en permettant à un des géologues particulièrement versé dans la connaissance des gîtes carbonifères, de se rendre dans le pays à l'ouest d'Edmonton et de prendre part à l'exploration d'une zone montagneuse où l'on savait depuis nombre d'années qu'il se trouvait de la houille. Il n'a pas révélé à la compagnie la connaissance de ces gîtes, il ne lui a pas fourni de renseignements quant à la situation. Voilà bien des années que nous sommes au fait de l'existence de dépôts houillers dans ce pays du Nord.

M. LANCASTER: Ne faudrait-il pas assurer à tous la connaissance de faits de cette nature, plutôt que de mettre certains particuliers à même de les exploiter à leur profit exclusif?

L'hon. M. TEMPLEMAN: Ces renseignements sont publiés dans le rapport du bureau géologique.

M. LANCASTER: Alors pourquoi ces gens du dehors ont-ils recours à ces spécialistes?

L'hon. M. TEMPLEMAN: Parce qu'ils ont besoin de leurs services et sont prêts à en payer le prix. Si nous n'avions pas autorisé cet employé à agir comme il l'a fait, il serait aujourd'hui définitivement au service de cette compagnie; nous serions entièrement privés de ses services; c'est là toute la question. Jusqu'à il y a deux ans, le docteur Barlow était à l'emploi du service géologique à des appointements de $2,000 à $3,000. C'était un des employés les plus utiles; il reçut l'offre d'un traitement de $5,000 par année, de la part d'une compagnie allemande établie dans l'Ouest et ayant de forts capitaux placés au Canada; aujourd'hui il est à l'emploi de cette compagnie; nous sommes privés de ses services. M. McEvoy, qui a été de longues années dans le bureau géologique, et un de nos employés les plus habiles, a été jusqu'à récemment au service de la compagnie des charbonnages de Crow's Nest, à des appointements trois fois plus élevés que ceux que nous lui payions.

M. ARMSTRONG: Le ministre sait-il que M. Downing, après avoir fait son rapport, a passé cinq ans dans ce district, avec nombre d'employés, tous appointés par l'Etat, et qu'il n'a fait son rapport final sur ces gisements que l'année dernière?

L'hon. M. TEMPLEMAN: L'honorable député n'est pas bien renseigné. Il est vrai que M. Dowling a travaillé dans cette partie du pays plusieurs années durant; mais il revenait toujours à Ottawa à l'automne et rédigeait son rapport, que nous publions. Le public a le bénéfice de tous ces renseignements, et cela depuis nombre d'années, de sorte qu'il aurait été loisible au premier venu de se rendre dans cette région et d'y délimiter un gisement carbonifère. Si l'honorable député désire jalonner un terrain de cette nature, rien ne l'en empêche, car il s'en trouve un grand nombre dans la Colombie-Anglaise; le pays en est plein. Cette manière de faire me paraît être dans l'intérêt de l'industrie minière.

M. ARMSTRONG: Si M. Dowling a fait un rapport relativement à ces mines, pourquoi n'en a-t-il pas fait un dans le cas des compagnies en question? D'autres compagnies désireuses de se livrer à des opérations dans ce pays y envoient des spécialistes pour déterminer la situation des gîtes; mais M. Dowling, ayant visité ce pays à plusieurs reprises, savait exactement où aller, où trouver ces gîtes, et a agi en conséquence. Il ne me paraît pas juste pour le public de permettre à ces employés de faire le relevé de gîtes pour le compte de compagnies particulières.

M. J. A. CURRIE: En quelle année M. Dowling s'est-il rendu dans ce pays?

L'hon. M. TEMPLEMAN: En 1906.

M. J. A. CURRIE: Quand son rapport a-t-il été publié?

L'hon. M. TEMPLEMAN: Tous les ans.

M. J. A. CURRIE: Mais tous les rapports sont généralement d'à peu près deux ans en retard, et le département permet à ses employés de fournir des renseignements à des particuliers avant que le public en ait été informé. A mon avis, c'est une conduite des plus répréhensibles.

L'hon. M. TEMPLEMAN: Je me demande si l'honorable député a lu les rapports du service géologique. Le rapport en question que l'honorable député critique est compris dans le volume de 1906.

M. J. A. CURRIE: Et quand les recherches avaient-elles été faites?

L'hon. M. TEMPLEMAN: La même année. Le rapport a été déposé sur le bureau de la Chambre à la session de 1907.

M. J. A. CURRIE: Le ministre doit savoir que des ingénieurs de cette classe sont employés dans les provinces, notamment dans la provinces d'Ontario. Ces spécialistes ne retirent que de modestes appointements, et cependant, ils ont refusé catégoriquement d'entrer au service de grandes compagnies dans la région de Cobalt qui offraient de leur payer des appointements cinq ou six fois plus élevés, et cela simplement parce qu'en agissant de la sorte ils auraient cru porter atteinte à leur honneur. Si le personnel du département doit se recruter d'hommes de cette classe, il va arriver ceci que vos employés, après avoir fait le relevé d'une région et y avoir opéré des découvertes importantes, quitteront le service et feront profiter des spéculateurs du dehors du fruit de leurs recherches.

Il m'est arrivé déjà une ou deux fois de critiquer en cette Chambre le département des Mines. S'il est un département de l'administration qui est un gouffre pour les fonds publics et qui rend fort peu de services en retour, c'est bien celui-là. Son rapport est un sujet de risée pour tous les autres bureaux géologiques du monde. Il forme un volume d'à peu près trois mille pages, simple énumération des briqueteries,

huileries et choses de même nature, qui sont indiquées dans Bradstreet. Tous ces renseignements se trouvent déjà dans les rapports de l'association des manufacturiers. Il n'est personne qui ne puisse dans son propre bureau réunir autant de renseignements qu'il s'en trouve dans ce rapport. Mais la grosseur du volume a pour objet de faire croire aux gens que le département fait une besogne énorme. Je constate que les rapports les moins volumineux sont ceux des départements qui font le plus de besogne.

En contemplant ce massif volume, et l'énorme quantité de mots et de chiffres qu'il renferme, je ne puis me défendre de conclure qu'il se fait peu de travail dans ce département, et que ce rapport n'est publié qu'en vue de permettre à deux ou trois fonctionnaires de retirer de forts traitements. Le département n'a pas publié une seule carte géologique qui soit réellement bonne; mais vous lisez dans son rapport des histoires d'employés qui se sont levés à six heures du matin, ont descendu la rivière en canot, ont rencontré un volier de canard sauvages, puis sont revenus dans l'après-midi, et autres détails de cette nature qui ne sont d'aucune utilité quelconque. Ce que le public demande c'est un rapport conforme aux meilleurs modèles fournis par les autres bureaux géologiques. Il nous faudrait à la tête du service géologique un homme au fait de son affaire, et non pas simplement quelqu'un désireux de retirer de gros appointements à ne rien faire. Combien de ces employés nous ont fourni des renseignements sur le compte des diverses provinces? On ne trouve presque rien dans ces rapports au sujet de la grande province de Québec; et pourtant chacun sait qu'il doit y avoir de vastes richesses minières le long du parcours du chemin de fer transcontinental dans cette province.

Les conditions géologiques sont les mêmes que dans les parties d'Ontario où l'on a découvert des mines d'argent. On ne trouve jamais rien d'important dans ce rapport; quand des découvertes précieuses se font, elles ne sont mentionnées que dans le rapport de l'année suivante, après que des particuliers se sont emparés de nos richesses. J'espère que le ministre se rendra compte que nous avons surtout besoin d'ingénieurs des mines qui tiennent plutôt à leur honneur et à leur réputation qu'à l'argent.

M. SEALEY: Mes connaissances personnelles ne me permettent pas d'exprimer une opinion sur cette question, mais je dois dire que des ingénieurs m'ont demandé des exemplaires de ce rapport et que grâce à la courtoisie du ministre, j'en ai eu deux exemplaires de plus que le nombre réglementaire. J'ai aussi reçu des lettres attestant que ce rapport est un document des plus précieux. Je considère que ce témoignage rendu par des hommes du métier prouve que ce rapport ne mérite pas les critiques que nous venons d'entendre.

L'hon. M. TEMPLEMAN: Les critiques comme celles que nous venons d'entendre de la part de l'honorable député de Simcoe (M. Currie) sont tellement exagérées qu'elles ne peuvent pas nuire au département dans l'esprit du public. Il n'est pas exact de dire que dans le bureau des mines d'Ontario, on ne permet jamais à des membres du personnel de travailler pour des compagnies privées.

M. CURRIE: L'honorable ministre peut-il citer un cas. Puisqu'il nie mon assertion, il devrait donner des preuves.

L'hon. M. TEMPLEMAN: Je puis dire que le gouvernement d'Ontario a permis au professeur Miller, un géologue éminent et un des plus capables du Canada, de travailler pour la mine Larose. Je pourrais citer encore d'autres cas. Il était très important pour les propriétaires de cette mine d'avoir l'opinion de M. Miller sur les conditions géologiques de leur propriété. Cette coutume n'est probablement pas plus en vigueur ici qu'ailleurs. Elle existe à Washington et on me dit qu'en Allemagne les géologues à l'emploi du gouvernement travaillent de temps à autre pour des compagnies, mais ne touchent pas de traitement de l'Etat, pendant qu'ils sont employés par des particuliers.

Les critiques de l'honorable député sont tellement exagérées, injustes et inexactes qu'elles ne peuvent pas être prises au sérieux, surtout par des gens mieux renseignés que mon honorable ami ne paraît l'être sur la nature du travail accompli et sur les aptitudes du personnel de ce service.

Il n'est pas exact que le rapport publié récemment par le bureau des Mines a été mal accueilli. Beaucoup d'ingénieurs et d'autres personnes de toutes les parties du pays nous en ont demandé des exemplaires et de nombreux spécialistes en ont reconnu les mérites. C'est un ouvrage volumineux qui a coûté beaucoup d'argent, mais c'est un enfantillage de prétendre qu'on trouve dans "Bradstreet" les renseignements qu'il contient.

M. J. A. CURRIE: Je ferai observer au ministre que c'est le Gouvernement d'Ontario qui a chargé le professeur Miller de règler un différent entre le Gouvernement et la compagnie Larose et d'instruire une enquête, quand cette dernière fut accusée de s'approprier le minérai de la province.

L'hon. M. FOSTER: Je vois par l'état qui a été déposé que M. Dickinson a reçu une augmentation de $200 le 17 juin 1908. Faisait-il partie du service extérieur? Dans ce cas, l'honorable ministre n'aurait guère été exact en disant qu'aucune augmenta-

tion n'a été accordée. M. Matheson a aussi reçu une augmentation de $300 le 17 juin 1908.

L'hon. M. TEMPLEMAN: Le directeur m'informe que ces augmentations ont été accordées avant qu'il fût question de la nouvelle loi sur le service civil.

L'hon. M. FOSTER: Avant l'adoption de la loi, mais pas avant la discussion de la loi.

L'hon. M. TEMPLEMAN: Le directeur prétend que ces augmentations ont été décidées à une date où le département n'avait aucune idée de la nouvelle loi sur le service civil. Il n'y a aucun rapport entre les augmentations et la nouvelle loi.

L'hon. M. FOSTER: C'est possible, mais la déclaration du ministre s'en trouve modifiée jusqu'à un certain point. Dans tous les cas, l'affaire n'est pas grave.

M. J. A. CURRIE: Quand le budget du ministre du Revenu de l'intérieur a été discutée, sous la direction de l'honorable ministre des Douanes (M. Paterson), les crédits ont été votés avec l'entente que nous pourrions discuter librement tout ce qui concerne ce département, lorsque d'autres crédits seraient demandés pour ce même département.

J'espère que le président du comité confirmera ce que je viens de dire. Or, je désire appeler l'attention du ministre sur une importante question de poids qui a donné lieu à un différend entre les propriétaires de navires et les compagnies de chemins de fer. Je désirerais savoir l'attitude que le département entend prendre dans cette affaire. Si on préfère que la question ne soit pas discutée à propos de cet item, je la réserverai pour une autre occasion, au choix du ministre.

M. l'ORATEUR SUPPLEANT: La question n'a aucun rapport avec le crédit en discussion.

M. CURRIE: Les crédits ont été votés avec l'entente que nous pourrions discuter toute question concernant le département, à l'occasion d'un crédit quelconque.

L'hon. M. FOSTER: Tout le budget principal du ministre est-il voté?

L'hon. M. TEMPLEMAN: Oui, tout le budget principal du département du Revenu de l'intérieur est voté. Je n'étais pas présent le jour dont parle mon honorable ami (M. Currie), mais j'ai lu les débats, et sans vouloir contredire l'honorable député, je crois que ce n'est pas ce que dit le compte rendu.

M. J. A. CURRIE: Il devrait le dire. L'honorable ministre a-t-il quelque objection...

L'hon. M. TEMPLEMAN: Je n'ai aucune objection. Mais nous nous occupons en ce moment du bureau des mines et je ne crois pas que ce soit le temps de discuter une question de poids et mesures.

M. J. A. CURRIE: Aurons-nous une autre occasion de discuter cette question? Si le ministre veut indiquer un item au sujet duquel nous pourrons reprendre l'affaire, je suis prêt à attendre.

L'hon. M. TEMPLEMAN: Je ne vois pas quel crédit je pourrais désigner.

M. CURRIE: Le ministre aura-t-il d'autres crédits à demander?

L'hon. M. TEMPLEMAN: Autant que je sache le département du Revenu de l'intérieur n'a plus de crédits à faire voter et dans ce cas, je crois que c'est au ministre des Finances ou au premier ministre de fixer un jour à mon honorable ami pour la discussion de cette affaire. Je ferai remarquer de plus que le sous-ministre et l'inspecteur des poids et mesures ne sont pas ici. C'est une question technique et j'avoue que j'ai besoin d'être guidé par l'inspecteur des poids et mesures dans un débat de cette nature.

L'hon. M. FOSTER: Si l'honorable ministre a d'autres crédits à faire voter, mon honorable ami (M. Currie) pourra en profiter pour discuter cette question. Si tous les crédits du département sont votés, il pourra provoquer un débat lorsqu'on demandera à former la Chambre en comité des subsides.

M. SPROULE: Il est plus commode de provoquer ce débat pendant que la Chambre siège en comité des subsides que d'attendre jusqu'à l'adoption des résolutions budgétaires. Mais mon honorable ami a le droit indéniable de discuter cette question lorsqu'on demandera l'adoption des résolutions budgétaires et c'est ce qu'il fera, si on ne lui fournit pas l'occasion de le faire à présent. Il faut tenir compte des décisions de la Chambre et de celles du ministre et il vaut mieux que la discussion ait lieu pendant que la Chambre siège en comité des subsides que lorsqu'on demandera l'adoption des résolutions budgétaires, avec lesquelles nous désirons tous en finir au plus tôt.

L'hon. M. TEMPLEMAN: L'honorable chef de l'opposition (M. Foster) vient d'expliquer quand le débat pourra avoir lieu.

M. J. A. CURRIE: Bien que je ne sois membre de cette Chambre que depuis quelques semaines, je connais quelques-uns des règlements. La politique doit être éliminée autant que possible de la discussion de la question dont je veux parler et elle peut être discutée plus avantageusement en comité, car alors nous ne sommes pas strictement limités au texte même de la résolution et le ministre peut souvent

émettre un avis qui rencontre les vues de l'opposition.

Mais si nous entreprenons de provoquer cette discussion, au moyen d'un amendement à une motion invitant la Chambre à siéger en comité des subsides, cela suffit à donner au débat une allure de parti qu'il serait préférable d'éviter. Si le ministre veut désigner un article du budget sur lequel nous pourrons discuter cette question, j'en serai entièrement satisfait. Si le ministre se propose de demander, même un seul crédit supplémentaire...

L'hon. M. TEMPLEMAN: Je ne puis pas même dire s'il y en aura un seul. J'ignore s'il y aura un budget supplémentaire. Je ne veux pas me substituer au ministre qui dirige les travaux de la Chambre et fixer la date à laquelle un débat devra avoir lieu.

M. J. A. CURRIE : Je suis prêt à discuter l'affaire, immédiatement.

L'hon. M. TEMPLEMAN: S'il est permis de discuter une question de poids et mesures à propos d'un crédit concernant le bureau des mines, c'est parfait, mais je crois que le président ne le permettra pas. Je dois faire observer qu'il y a encore à discuter le budget principal du département des mines.

L'hon. M. FOSTER: Alors que le ministre dise que lorsque ces crédits seront demandés, nous pourrons discuter une question de poids et mesures, ou toute autre question.

L'hon. M. TEMPLEMAN: Si le président du comité y consent. Je n'ai pas le droit de décider qu'un député pourra discuter une question de poids et mesures à propos d'un crédit concernant le département des Mines. C'est au président de décider si la chose peut se faire.

Je préfère ne pas discuter la question des poids et mesures avant que l'inspecteur soit ici pour me fournir les renseignements dont je pourrais avoir besoin.

M. LANCASTER: Si je me rappelle bien, le ministre des Travaux publics a dit, au cours de la discussion de son budget qu'il lui était impossible de nous renseigner sur certains articles parce qu'ils se rapportaient au Revenu de l'intérieur, et comme le ministre du Revenu de l'intérieur était alors absent, il fut convenu que nous aurions tout le loisir de discuter les questions relatives aux poids et mesures quand le budget du ministre des Mines serait mis à l'étude. Si le ministre du Revenu de l'intérieur n'a pas d'autre crédit à mettre à l'étude, il est tenu de donner effet dès maintenant à l'entente en question. Le ministre des Travaux publics ayant promis que certains renseignements nous seraient fournis par son collègue du Revenu de l'intérieur, il incombe à ce dernier de fournir ces renseignements sur-le-champ ou de dire qu'il le fera à l'occasion de quelque autre crédit de son ministère, si toutefois il lui en reste encore à mettre à l'étude. Mais il n'avancera guère l'adoption de son budget en refusant de se conformer à l'entente intervenue entre le ministre des Travaux publics et certains députés de la gauche.

L'hon. M. TEMPLEMAN: Si monsieur le président décidait que la question peut avoir lieu dès maintenant, je la ferais volontiers, pourvu que mes sous-chefs fussent présents. Par malheur, ils ne sont pas ici, et c'est parce que les renseignements me manquent que je m'oppose à ce que la discussion ait lieu maintenant.

M. LANCASTER: Dans ce cas, nous devrons remettre à plus tard l'adoption de ce crédit.

M. J. A. CURRIE: Quand il s'agit de l'adoption d'un crédit destiné à l'observatoire astronomique, le ministre des Travaux publics a promis que des explications complètes nous seraient données par le ministre du Revenu de l'intérieur quand il aurait repris sa place. Nous avons eu les plus grands égards pour le ministre du Revenu de l'intérieur et nous avons voté tous ses crédits sans chicaner, mais c'était avec l'entente que lorsqu'il serait de retour, il nous serait loisible de rouvrir la discussion et d'obtenir des renseignements de lui, n'y eût-il plus qu'un seul des crédits de son budget à mettre à l'étude.

Si je ne me trompe, c'est du budget principal qu'il s'agit en ce moment, et le ministre demande l'adoption de ce crédit afin de pouvoir avoir les deniers à sa disposition dès les premiers jours du mois prochain. Puisque les poids et mesures ne doivent être l'objet d'aucun autre crédit, je prétends qu'il faut ou nous permettre de discuter maintenant ce crédit-ci, ou en renvoyer l'adoption à une autre séance.

L'hon. M. FOSTER : Le ministre n'a qu'un mot à dire pour se tirer d'embarras. Son budget, c'est un de ses collègues qui s'en est chargé, et ce collègue manquait absolument des renseignements nécessaires. Nous avons consenti à laisser voter ce budget parce qu'on nous avait promis que la mise à l'étude d'un crédit quelconque nous donnerait l'occasion d'obtenir des explications complètes de la part du ministre du Revenu de l'intérieur. Celui-ci prétexte maintenant que ce n'est pas lui, mais M. le président qui dirige les délibérations du comité. Il lui suffirait de dire que lorsque d'autres crédits relatifs aux Mines seront mis à l'étude, il consentira à ce que la discussion porte sur les poids et mesures ou sur toute autre question dont l'étude a été retardée par son absence et à l'égard de laquelle le ministre des Travaux publics s'est engagé à nous fournir l'occasion d'exposer notre manière de voir.

L'hon. M. TEMPLEMAN: Je le répète, je veux bien qu'il en soit ainsi; mais le budget principal de ce département n'est pas encore voté. Le ministre des Travaux publics s'est chargé de proposer l'adoption d'un crédit destiné à un édifice attribué au département des Mines et non à celui du Revenu de l'intérieur; il a déclaré qu'en l'absence du ministère des Mines il lui était impossible de fournir les renseignements demandés, mais au bout d'une journée ou deux, il donnait lecture d'un long document. Il s'agissait alors du département des Mines.

Quoiqu'il en soit, je suis prêt à me conformer à toute entente conclue par mon collègue. L'honorable député de Torontonord propose que je donne les renseignements quand d'autres crédits seront mis à l'étude; on me trouvera prêt à discuter la question des poids et mesures dès que mes sous-chefs seront ici.

M. LANCASTER: Si le ministre avait dit cela tantôt, nous n'aurions pas perdu tout ce temps-là.

L'hon. M. TEMPLEMAN: J'ai dit que c'est à monsieur le président et non à moi qu'il appartient de décider le cas.

M. le PRESIDENT: Sans vouloir faire montre de trop de rigueur, il me semble, cependant, que je ne saurais tolérer qu'avec le désir très évident du comité la prolongation d'un débat qui s'écarte manifestement du crédit à l'étude. Certes, il importe de se conformer à toute entente à la faveur de laquelle un crédit quelconque a pu être voté. Néanmoins, le président juge nécessaire d'avoir, en pareille occurrence, un objet particulier sur lequel il puisse faire porter le débat.

En justice, je dois faire observer qu'il ne conviendrait pas de rattacher la question des poids et mesures aux questions générales relevant du département des mines, à moins que certaines inscriptions ayant trait à ce sujet ne fussent soumises au comité qui pourrait restreindre la discussion à ce sujet seul.

M. J. A. CURRIE : Personne ne contredit votre décision ; cependant, je crois qu'elle n'est pas conforme à l'opinion des auteurs.

M. l'ORATEUR SUPPLEANT : J'aime mieux qu'on ne discute pas ma décision en cette matière.

M. SPROULE: Nous avons toujours compris qu'une pareille entente de la part d'un ministre de la couronne serait respectée, parce qu'elle a pour but d'accommoder le ministère. Nous nous attendions aussi que M. le président accepterait l'entente conclue par le ministre. Lorsqu'une pareille entente a lieu pour faciliter la tâche du ministère, on suppose toujours que personne ne demandera l'application de l'article du règlement qui interdit la discussion de certaines questions.

Ministère de la Marine et des Pêcheries.—Appointements (y compris ceux de M. E. E. Prince, à $4,000), $228,640.

L'hon. L. P. BRODEUR (ministre de la Marine et des Pêcheries): Il y avait 77 employés réguliers et 78 fonctionnaires des services extérieurs et surnuméraires, formant un total de 155. Nous nous proposons d'en ajouter 16. Dans la subdivision A de la 1re division, nous demandons $4,000 pour M. le professeur Prince. Cette somme a été votée l'autre jour pendant la discussion du budget supplémentaire du présent exercice. Nous devons aussi pourvoir à son traitement pendant l'exercice prochain. M. le professeur Prince recevait des appointements de $2,500 que nous nous proposons de porter à $4,000, afin de le faire passer dans la subdivision A de la 1re division. Il a été nommé membre de la commission internationale créée par la convention relative aux pêcheries, et je crois savoir que le commissaire américain touchera un traitement plus élevé que celui que nous entenons donner à M. Prince. Celui-ci ne s'ocupera pas exclusivement des affaires de cette commission internationale, mais il fera aussi partie d'autres commission que nous pouvions nommer au Canada. Il restera le spécialiste attachée à la division des Pêcheries.

L'hon. M. FOSTER : Y a-t-il un fonctionnaire de plus dans cette division?

L'hon. M. BRODEUR: Non.

M. J. A. CURRIE : L'autre jour, le ministre nous a laissé entendre qu'il soumettrait au département et au Parlement les règlements que M. le professeur Prince adopterait en sa qualité de membre de la commission internationale, et que le Parlement pourrait modifier ces règlements, je suis d'avis qu'il s'est trompé et je désire lui faire observer que le traité déclare que les décisions de la commission seront finales et que le département ni le Parlement n'auront pas voix au chapitre.

L'hon. M. BRODEUR: Si ce n'est que le traité renferme la stipulation suivante:

Article III. Les deux gouvernements s'engagent à appliquer et à mettre en vigueur, dans le plus bref délai possible, au moyen des prescriptions législaires et de mesures exécutives, les règlements, restrictions et dispositions, en édictant des peines convenables pour les infractions.

De sorte que, lorsque les règlements auront été adoptés par les deux commissaires, ils seront soumis au ministère qui devra s'adresser au Parlement afin de faire adopter les prescriptions législatives nécessaires à leur mise en vigueur.

M. LANCASTER: Cependant le Parlement serait obligé d'adopter ces prescriptions. Il ne pourrait pas modifier les règlements ni réprimander M. Prince s'il avait commis une faute. Par conséquent, le ministre doit comprendre que mon collègue de Simcoe-nord (M. Currie) a raison de dire que le Parlement n'exerce aucune autorité en ces matières. Le traité déclare que les deux gouvernements s'engagent à faire ratifier par la loi les actes de ces deux commissaires.

L'hon. M. BRODEUR: Nous devrons nous adresser au Parlement pour faire adopter des prescriptions législatives afin de rendre ces règlements exécutoires.

M. LANCASTER: Vous vous engagez à les appliquer.

L'hon. M. BRODEUR: Naturellement, le ministère devra en assumer la responsabilité et encourir le blâme, s'ils ne sont pas satisfaisants.

M. SPROULE: Cela ne semble aucunement être le trait caractéristique du traité. Nous comprenons que, quels que soient ces règlements, le Parlement devra les ratifier pour qu'ils aient force de loi. Or, nous constatons que nous aurons à adopter des lois pour les confirmer, mais il ne s'ensuit pas que nous pourrons les modifier.

L'hon. M. BRODEUR: Le Parlement aurait à adopter des lois pour les mettre en vigueur et, s'il n'approuvait pas ces règlements, il aurait le droit de refuser de les ratifier.

M. LANCASTER: Non; le traité déclare formellement que les deux parties s'engagent à rendre exécutoires les règlements que ces deux commissaires pourront établir.

L'hon. M. BRODEUR: Mettons que le Gouvernement ne puisse pas obtenir l'adoption de cette loi?

M. LANCASTER: Ce pourrait être le cas d'une guerre, pour inexécution des termes du traité. Lorsque le gouvernement anglais fait une pareille convention, il s'attend qu'il la pourra faire exécuter; il s'engage à donner vigueur aux règlements que les commissaires ont consentis, en tant du moins qu'une loi pourra le rendre valable. Le ministre fait la supposition que le Parlement pourrait bien refuser son aveu; mais il sait que le Parlement n'a qu'à se plier devant l'inévitable, s'il ne veut mettre le gouvernement impérial dans cette situation déplorable d'avoir manqué à des engagements contractés envers un autre pays, qui, en ce cas, pourrait lui déclarer la guerre.

L'hon. M. BRODEUR: Il en est de même pour tous les traités que fait la Grande-Bretagne. L'honorable député sait fort bien que les traités passés par la Grande-Bretagne ne sont jamais soumis au parlement ou n'obtiennent son approbation que s'ils entraînent une dépense d'argent.

Je crois aussi qu'il y a une exception dans le cas où un traité de commerce nécessite quelque modification des lois douanières.

Ce sont les seuls cas que la constitution ait prévus, où les traités sont soumis au Parlement. Dans tous les autres cas, un traité que la Couronne a passé devient la loi du sol.

M. CROCKET: Est-ce donc que le traité français, le traité japonais, n'exigent pas qu'ils soient ratifiés par ce Parlement?

L'hon. M. BRODEUR: Oui, car une disposition de chacun de ces traités a prévu la chose. L'un et l'autre de ces traités touchent dans la catégorie de ceux que je viens de mentionner, c'est-à-dire qu'ils nécessitent un changement dans nos lois de douane.

C'est un principe de la constitution anglaise que nulle taxe ne sera imposée, même, par le roi, sans la sanction du Parlement. Ainsi le roi n'a pas le pouvoir de faire sans le consentement du parlement de la Grande-Bretagne, un traité entraînant imposition de taxes ou dépense des deniers publics. Et si pareil traité pouvait affecter le Canada, il y faudrait l'assentiment des chambres canadiennes. Mais pour ces traités que le roi ou son représentant ont signés, il n'y a pas lieu à les faire sanctionner par le parlement; et le traité qui occupe en ce moment notre attention en est un qui a été fait par le roi avec le président des Etats-Unis.

M. J. A. CURRIE: Il existe, de par le droit international, un principe bien établi, c'est que dans les pays à constitution, tout traité affectant le territoire, les biens ou le trésor public doivent être déposés devant le parlement.

L'hon. M. BRODEUR: Je ne crois pas, pour ce qui s'agit du territoire.

M. J. A. CURRIE: Oui; vous saurez cela, si vous lisez la discussion sur le code Napoléon.

L'hon. M. BRODEUR: D'après la constitution anglaise un traité fait par le roi fait loi sans avoir été soumis à l'approbation du parlement. Dans deux cas seulement, il faut la ratification des Chambres; d'abord, s'il donne lieu à une imposition de taxes, et ensuite s'il en doit résulter une dépense d'argent.

M. LANCASTER: Alors, le traité qui nous occupe en ce moment vient sous l'une ou l'autre catégories, puisque les commissaires y ont reçu relativement à nos pêcheries,

des pouvoirs qui, soit pour le territoire, soit pour les impositions de taxes, peuvent avoir de graves conséquences pour le pays. D'après la propre déclaration du ministre; ce parlement se verra dans la nécessité de ratifier les règlements que les commisaires auront faits en vertu du traité. Inutile de chercher à nous donner le change; nous serions en effet, sans pouvoir de faire à ces règlements aucune modification sans risquer de mettre la Grande-Bretagne dans de graves embarras.

L'hon. M. BRODEUR: Tout traité que fait le roi présente nécessairement les mêmes inconvénients.

M. LANCASTER: En ce cas, il est temps que le Canada élève la voix pour mettre un terme à une telle situation. Je n'ai pas à dicter à l'Angleterre la ligne de conduite qu'elle doit suivre; mais prétendre que nous devrons approuver tout règlement qu'il plaira à ces messieurs de nous imposer, cela me paraît pratiquement inconstitutionnel. Ce pays-ci fait choix de deux cent vingt représentants qu'il charge de gérer ses affaires, et on ne nous demandera pas, j'espère, d'abandonner à deux hommes du dehors le pouvoir de disposer pendant quatre ans d'une ressource comme l'est celle de nos pêcheries. Si l'Angleterre a négligé de déclarer que ces règlements seraient soumis à l'approbation du parlement canadien, elle a eu tort. Un procédé comme celui-là nous enlève toute garantie et nous lie, pour l'avenir, à ce que ces deux hommes voudront bien décider, si nous voulons éviter à la Grande-Bretagne des ennuis avec nos voisins.

Je maintiens qu'une fois faits, ces règlements vont échapper à notre contrôle.

M. GEO. TAYLOR: Si je ne me trompe, l'administration actuelle et, en particulier, le ministre de la Marine, nous avaient pourtant fait espérer une ère nouvelle; on nous avait assuré que le Canada allait dorénavant faire lui-même ses propres traités.

L'hon. M. BRODEUR: Ses traités de commerce.

M. GEORGE TAYLOR: Mais le ministre déclare maintenant que ces traités sont conclus par l'Angleterre et qu'il n'y participe aucunement. Comment peut-il concilier cet aveu avec les déclarations contraires qu'il a faites antérieurement dans tout le pays?

L'hon. M. BRODEUR: Autrefos, les conventions commerciales étaient conclues sans la participation du Parlement canadien ou le consentement du Gouvernement.

M. LANCASTER: Le sont-elles encore?

L'hon. M. BRODEUR: Plusieurs conventions commerciales ayant trait au Canada n'ont pas été soumises au Parlement ni au Gouvernement du pays. Dans le cas de la Suisse, un traité déclare qu'il s'applique au Canada, bien que celui-ci n'ait pris aucune part aux négociations de ce traité de 1855. Subséquemment, lorsque des conventions commerciales se négociaient, la Grande-Bretagne commença d'abord par nous accorder un représentant parmi les plénipotentiaires, puis elle nous accorda le privilège de conduire nous-mêmes les négociations. Parfois, lorsque la Grande-Bretagne agissait seule, un article du traité stipulait que celui-ci ne s'appliquerait pas à notre pays sans le consentement de ce dernier.

M. LANCASTER: A quelle catégorie appartient celui-ci?

L'hon. M. BRODEUR: A la catégorie des traités désignés sous le nom de traités politiques. On pourrait entretenir des craintes à ce sujet; aussi je me permettrai de donner des explications. N'oubliez pas que nous vivons sous le régime de la constitution anglaise et qu'en Grande-Bretagne, tous les traités—sauf les conventions de commerce qui pourraient donner lieu à des impôts ou à des dépenses—ont force de loi sans que le parlement anglais les ratifie.

M. SPROULE: Le roi consentirait-il à céder une partie du territoire d'une colonie, sans le consentement du parlement de cette colonie?

L'hon. M. BRODEUR: J'ignore si cela aurait lieu sans qu'on consulte le Gouvernement canadien et j'établis une distinction entre le Gouvernement et le Parlement. L'honorable député (M. Lancaster) prétend que tous ces traités devraient, avant leur ratification, être soumis au parlement canadien, mais je suis d'avis qu'il s'aventure trop. Nous avons lieu de nous réjouir si nul traité ayant trait au Canada n'était conclu sans le consentement du gouvernement canadien.

M. LANCASTER: Celui-ci appartient-il à cette catégorie?

L'hon. M. BRODEUR: Oui.

M. LANCASTER: Le gouvernement canadien a donc donné son censentement?

L'hon. M. BRODEUR: Certainement.

M. LANCASTER: Alors, c'est lui qui est à blâmer.

L'hon. M. BRODEUR: Oui; s'il y a quelque chose de repréhensible dans ce traité, nous en sommes responsables comme de tous les traités semblables conclus en Grande-Bretagne. Ces traités sont signés au nom du roi et le gouvernement anglais en porte la responsabilité. De même nous assumons la responsabilité du présent traité. Je ne sache pas que nous ayons obtenu tout ce que nous demandions, mais je crois que le traité nous accorde presque tout

L'honorable député laisse entendre que tous les traités intéressant le Canada devraient être soumis à l'approbation du Parlement canadien. Or, les traités que signe le gouvernement anglais ne sont pas sujet à l'approbation du parlement anglais, et pouvons-nous demander au roi de faire pour le Parlement canadien, ce qu'il ne fait pas pour le parlement anglais?

M. LANCASTER : Pourquoi pas, si la situation légitime cette demande?

L'hon. M. BRODEUR : Telle a été la règle établie par la constitution anglaise depuis des siècles et, avant que nous puissions la faire modifier pour le Canada, je suppose que le parlement anglais demandera qu'elle soit modifiée pour la Grande-Bretagne.

M. LANCASTER : Le gouvernement anglais a changé ses habitudes pour prendre l'avis du Canada concernant les traités qui concernent ce pays. On dit qu'il ne signera plus de traités semblables sans obtenir le consentement du Gouvernement canadien. Je me demande pourquoi il serait déplacé de prier le gouvernement anglais de rendre ces traités sujets à l'approbation du Parlement du Canada auquel ce Gouvernement est responsable.

L'hon. M. BRODEUR : Nous acceptons la Constitution telle quelle. Nous avons fait un pas dans la bonne voie, car autrefois, ces traités étaient signés sans être soumis au Gouvernement canadien. En Angleterre, nul traité n'est signé sans le consentement et l'approbation du gouvernement, et un du parlement. Le parlement d'Angleterre n'intervient jamais dans la conclusion des traités, sauf lorsqu'ils donnent lieu à des impôts ou à des dépenses. Dans aucun autre cas le parlement anglais n'a été prié d'approuver un traité, bien qu'il puisse censurer le gouvernement qui l'a accepté. Au Canada, la constitution est exactement semblable.

A présent, nul traité affectant le Canada ne sera conclu sans avoir été au préalable soumis à l'approbation du Gouvernement canadien. Je crois que c'est un pas dans la bonne voie. Il est possible que l'Angleterre fasse quelquefois des changements dans le sens indiqué par l'honorable député, et je ne m'y opposerais pas. Mais, pour le moment, nous devons nous contenter de savoir que le parlement du Canada est traité de la manière que le parlement anglais, parce que nous vivons sous le régime des institutions et des lois anglaises.

M. CROCKET: Le ministre dit-il que les autorités canadiennes n'auraient pas pu insister sur une stipulation prescrivant la ratification du traité par le parlement canadien, tout comme les autorités américaines ont insisté sur la ratification par le sénat des Etats-Unis?

L'hon. M. BRODEUR: Je suis heureux que l'honorable député ait mis en discussion la constitution des Etats-Unis, qui semble être pas mal ignorée au Canada. Le gouvernement responsable n'existe pas aux Etats-Unis. Le président et ses ministres ne sont pas responsables au parlement. La constitution des Etats-Unis dit qu'un traité ne doit pas être conclu par le président et ss ministres seuls, mais doit être conclu avec le consentement et de l'avis du sénat des Etats-Unis—non pas du congrès. La chambre des représentants n'est pas appelée à exprimer son opinion sur un traité, à moins, je suppose, qu'il s'agisse d'impôt ou de dépense. Mais c'est le sénat, d'après la constitution, qui participe à la négociation des traités.

M. LANCASTER: Et est responsable devant le peuple.

L'hon. M. BRODEUR: Les sénateurs ne sont pas élus directement par le peuple, mais par les législatures locales. D'aucuns s'étonnaient au Canada que le sénat des Etats-Unis eut à faire au traité récemment conclu, et j'en donne la raison à l'honorable député. Nous ne vivons pas sous la constitution des Etats-Unis. J'espère que nous n'aurons jamais une constitution comme celle de nos voisins. Je ne veux pas faire de comparaison, mais je crois que la nôtre est infiniment supérieure. Ce sont les principes constitutionnels anglais qui nous régissent, et en vertu de ces principes, le roi a le pouvoir de conclure des traités sans les soumettre au Parlement.

M. LANCASTER: Mais, si le Gouvernement est responsable au peuple, je ne vois pas pourquoi l'honorable ministre s'oppose à ce que le Gouvernement veuille que le Parlement approuve sa décision dans une matière importante comme celle de la négociation des traités. Je tiens à protester surtout contre le Gouvernement pour avoir consenti à cette stipulation, qui donne le pouvoir à un seul homme représentant tout le Canada, de nous lier sans appel pendant quatre ans à tout ce qu'il lui plaira de décider, bien ou mal, à propos des pêcheries du pays.

L'hon. M. BRODEUR: Je ne sache pas qu'il soit nécessaire de défendre le professeur Prince. Tous les honorables députés savent comme moi qu'il est fort capable de remplir les fonctions qui lui sont dévolues par ce traité. Il est au service du département depuis bien des années, et personne au Canada ne connaît mieux nos pêcheries que lui. Pendant toute la durée de son service, il a pris part à toutes les enquêtes et les recherches qui ont été faites sur la question de la pêche, et il a toujours donné satisfaction, sauvegardant sans cesse les intérêts du Canada. Je ne discuterai pas

aujourd'hui les mérites de ce traité. J'espère en avoir prochainement l'occasion. Je puis dire toutefois que c'est un traité qui apportera des avantages aux pêcheries canadiennes.

M. HENDERSON: J'espère qu'il sera à l'avantage de nos pêcheries, mais avant que nous ayons pu nous assurer s'il l'est réellement, il sera trop tard; l'occasion de protester nous aura été enlevée. La discussion de cette après-midi m'a passablement surpris. Je ne savais pas que le gouvernement anglais ou le roi aurait entrepris de négocier un traité avec les Etats-Unis sur un sujet d'aussi grande importante pour le Canada, sans en être au préalable prié par le gouvernement canadien, ou sans au préalable nous saisir du sujet en question. Ce doit être le Gouvernement qui a pris sur lui de demander la négociation d'un traité entre le Canada et les Etats-Unis sur un sujet aussi important que celui de nos pêcheries d'eau douce. Ceux qui sont intéressés dans cette industrie seront surpris d'apprendre que leurs intérêts peuvent être traités de la sorte. Je ne parle pas des aptitudes du professeur Prince. Je suis convaincu qu'il fera de son mieux pour sauvegarder nos intérêts, mais il est tout seul, et il sera obligé de céder dans certains cas, puisqu'il s'agit de s'entendre mutuellement sur les questions. Tout en témoignant ma confiance dans le professeur Prince, je regrette qu'on ait conclu un tel traité sur une question d'aussi grande importance.

Je suppose que le Gouvernement a commissionné à M. King d'obtenir un traité, et je regrette qu'il n'ait pas mis la condition que ce traité ne pouvait venir en vigueur avant d'avoir reçu l'approbation du Parlement.

L'hon. M. BRODEUR: Le traité a été soumis au Gouvernement.

M. HENDERSON: Mais le pays n'a pu le connaître, ni exprimer son opinion avant sa mise en vigueur. Ce traité comporte des conséquences très grandes; il touche à des intérêts de grande importance pour une partie considérable de la population, et je ne puis qu'exprimer ma surprise et mon regret que le Gouvernement ait permis de le négocier dans ces conditions.

M. SPROULE: Les renseignements divers qui ont été fournis à cette Chambre au sujet de ce traité sont bien différents de ceux que nous donne le ministre aujourd'hui. La question a été plusieurs fois discutée dans la Chambre, et chaque fois, les réponses du Gouvernement m'ont porté à croire que s'il y avait dans ce traité quelque chose dont le Parlement ne serait pas satisfait, nous aurions le droit de ne pas l'approuver, et il ne pourrait pas devenir loi. Le ministre fait une distinction entre le Gouvernement et le Parlement. Or, le Gouvernement est le comité exécutif du Parlement, et lorsque l'honorable ministre expliquait les avantages qui devaient résulter pour notre pays de l'obtention par le Gouvernement actuel, de droits plus étendus, il mettait au nombre de ces droits celui que le Parlement conservait d'approuver ce qui avait été fait et de faire toutes les négociations relatives à ses intérêts avant que rien ne pût être conclu. Aujourd'hui le ministre nous dit que c'est le roi qui fait le traité, et que le Parlement n'a rien à y voir. Celui-ci n'est pas libre alors de dire si le traité est bon ou mauvais.

L'hon. M. BRODEUR: C'est ainsi que les choses se passent en Angleterre.

M. SPROULE: Ce n'est pas ce que le ministre nous avait donné à entendre. Il nous avait porté à croire que le gouvernement canadien avait obtenu du parlement impérial pour le Canada le droit de faire ces traités.

L'hon. M. BRODEUR: Les traités de commerce.

M. SPROULE: L'honorable ministre n'a pas fait de distinction. Il nous dit aujourd'hui que ce traité est un traité politique, et diffère d'un traité commercial. Or, ce traité touche à des intérêts qui représentent de l'argent. Est-ce que le traité des pêcheries de 1888 ne contenait pas une disposition par laquelle il ne devait pas être soumis au Parlement et approuvé par lui?

L'hon. M. BRODEUR: Mon honorable ami veut parler du traité Bayard-Chamberlain. Ce traité n'a jamais été approuvé par le Sénat des Etats-Unis, et conséquemment n'est jamais venu loi.

M. SPROULE: N'y avait-il pas dans ce traité une clause disant qu'il devait être approuvé par le Parlement canadien avant de devenir loi?

L'hon. M. BRODEUR: Le traité n'a jamais été soumis à notre Parlement. Je ne sais pas s'il contenait une clause de ce genre ou non, mais dans tous les cas il n'a jamais été soumis au Parlement. En fait le traité n'a jamais été conclu, parce que d'après la constitution des Etats-Unis, un pêcheries de 1888 ne contenait pas une disposition par laquelle il ne devait pas être soumis au Parlement et approuvé par lui?

L'hon. M. FOSTER : Ce traité a été conclu à peu près dans les mêmes conditions que le traité français que le Gouvernement a tenté de négocier pendant ces deux dernières années. Les représentants des deux gouvernements ont seulement discuté les conditions et signé le traité.

L'hon. M. BRODEUR: Le traité Bayard-Chamberlain n'a jamais été ratifié par le Sénat des Etats-Unis.

L'hon. M. FOSTER: Le traité français n'a pas non plus reçu l'assentiment du sénat français. Le traité a été conclu et

signé par les plénipotentiaires des deux pays, il a été ensuite soumis au président des Etats-Unis qui l'a approuvé, puis renvoyé devant le sénat américain qui l'a étouffé.

L'hon. M. BRODEUR: La constitution anglaise veut qu'un traité soit négocié par le roi ou ses pénipotentiaires, avec le consentement de son gouvernement. Aux Etats-Unis un traité est négocié par les plénipotentiaires, mais avant qu'il soit définitif, il doit recevoir l'assentiment du sénat. En réalité, le sénat américain occupe à l'égard des traités la même place que le gouvernement anglais.

M. SPROULE: C'est lui qui a droit de faire les traités.

M. J. A. CURRIE: Je crois qu'il serait bon de laisser le professeur Prince se consacrer entièrement aux questions internationales. Je sais que le ministre désire beaucoup l'employer en cette capacité. M. Prince occupe une position très honorable, et je crois devoir faire cette proposition.

L'hon. M. BRODEUR: Ce serait certainement une bonne chose si M. Prince pouvait consacrer tout son temps à la commission internationale. Depuis plusieurs années il est l'expert du Gouvernement et il a présidé plusieurs commissions. Mon honorable ami connaît sa compétence dans ces questions. Nous ne pouvons pas nous en passer dans le département. Nous avons des fonctionnaires qui se préparent, qui étudient pour se mettre en état de remplir ses fonctions, et un de ces jours le professeur Prince pourra se consacrer exclusivement aux questions internationales; mais pour le moment, le département ne peut pas se passer de lui.

M. CROCKET: Le ministre a mis en relief la dissimilarité qui existe entre la constitution des Etats-Unis et la constitution britannique. Sans doute, les députés sont au courant des divergences signalées par le ministre; mais, à mon sens, il n'a pas apporté d'argument en réponse à l'avis que j'ai exprimé, à savoir que les plénipotentiaires représentant le gouvernement britannique, dans l'intérêt du Canada, auraient pu proposer d'insérier au traité un article tendant à assurer sa ratification par le Parlement canadien.

J'en suis convaincu, le gouvernement britannique n'aurait pas soulevé d'objection contre pareille proposition, si elle eût été présentée par le gouvernement canadien. A mon avis, plusieurs arguments militent en faveur de la proposition tendant à faire insérer au traité un article prescrivant sa ratification par le Parlement canadien. La province du Nouveau-Brunswick est intéressée, non seulement à l'égard des eaux qui constituent la ligne frontière internationale, mais à l'égard de toutes les eaux du fleuve Saint-Jean, le principal cours d'eau de la province, qui est complètement soumis, en ce qui concerne ses pêcheries, aux dispositions de ce traité. Autrefois, les pêcheries du fleuve Saint-Jean, comme toutes les pêcheries du Canada, étaient soumises à la réglementation du peuple, par l'entremise de ses représentants au Parlemetn canadien. Ce traité ayant été négocié. . .

L'hon. M. BRODEUR: Que l'honorable député me pardonne si je l'interromps; cette question viendra en discussion dans quelques jours, sur la motion du député de New-Westminster (M. J. D. Taylor). Si la chose est possible, il conviendrait de hâter l'adoption de ces crédits. Cette question du fleuve Saint-Jean comporte de longs développements, et je désirerais avoir tout le temps voulu pour formuler ma réponse. Cette question est étrangère aux crédits en discussion. . . .

M. CROCKET: Je serai bref. Je disais donc que, jadis, les pêcheries du fleuve Saint-Jean, comme toutes les pêcheries canadiennes, étaient soumises à la réglementation du Parlement canadien. Les représentants du peuple ici, ont adopté une loi tendant à réglementer ces pêcheries. Ce traité, si je ne me trompe, a complètement soustrait à l'autorité du Parlement et placé aux mains d'une commission de deux membres, dont l'un représente une puissance étrangère, la réglementation des eaux du fleuve Saint-Jean, en ce qui concerne les pêcheries, et il s'agit ici non seulement des eaux formant la ligne frontière internationale, mais de toutes les eaux de ce fleuve, jusqu'au port de Saint-Jean.

L'hon. M. BRODEUR: Et en outre aux Etats-Unis.

M. CROCKET: Il s'agit pour le moment de l'effet du traité sur le Canada même. Il me semble tout à fait étonnant qu'un gouvernement qui se pique de représenter le Canada ait confié à une commission de ce genre de si énormes pouvoirs et qu'il est impossible d'obtenir la réglementation des pêcheries, non seulement du fleuve Saint-Jean, mais encore de ses tributaires, sans l'agrément d'un titulaire nommé par le gouvernement des Etats-Unis. Cet après midi, le ministre n'a pas apporté un seul argument militant en faveur de ce traité, tel qu'on l'a négocié; et dans le fait qu'on a soustrait la règlementation de ces pêcheries à la juridiction du Parlement canadien et qu'on a confié à une commission constituée comme je l'ai indiqué, les vastes pouvoirs qui étaient jadis attribués au Parlement fédéral, je vois une raison que milite fortement en faveur de l'insertion dans ce traité d'une clause portant ratification par les représentants du peuple au Parlement.

Je tiens à aborder une autre question que je ne pourrai peut-être pas développer,

lorsque ce traité reviendra en discussion: il s'agit des conséquences d'ordre pratique découlant de ce traité. Je ferai observer au ministre que les populations demeurant sur le parcours du fleuve Saint-Jean prennent le plus vif intérêt à cette question. Le ministre le sait, il figurait dans notre code une loi prohibant la pêche au saumon dans les eaux étales du fleuve Saint-Jean et d'autres rivières.

Mais pendant nombre d'années, cette loi est demeurée sans application; elle est demeurée sans application en ce qui concerne le fleuve Saint-Jean et le Gouvernement n'a tenté aucun effort pour l'appliquer. Il y a quelques années, le Gouvernement s'avisa d'appliquer la loi dans les eaux du fleuve Saint-Jean, mais cette décision souleva un tel tolle parmi les populations que force lui fut bien, l'année dernière, de rendre un décret en conseil autorisant ceux qui sont établis sur le parcours du lac Saint-Jean à faire la pêche au saumon avec des rets, au cours de chaque quinzaine alternative durant la saison de pêche. Cette concession se trouve annulée par la négociation de ce traité, sans égard aux vœux de ces populations ou de leurs représentants, et sans que ces derniers aient eu voix au chapitre sur cette question. Pour mon propre compte, je n'ai jamais réussi à comprendre pourquoi ceux qui sont établis sur le parcours du fleuve Saint-Jean, en amont de Fredericton, ne bénéficieraient pas de privilèges similaires à ceux dont jouissent les populations en aval de Fredericton. Dans les eaux de marée, les habitants du pays ont le droit de faire la pêche au saumon durant la saison ouverte. Aux termes du décret en conseil adopté l'an dernier, ceux qui habitent la contrée en amont de Fredericton n'étaient autorisés à faire la pêche que durant chaque quinzaine alternative. Ce traité a soustrait cette question à notre juridiction et que le ministre me permette de lui dire: ce traité sera très impopulaire parmi les populations établies sur le parcours de ce fleuve, et il se convaincre que l'article du traité dépouillant ce Parlement de semblables pouvoirs, soulèvera une vive agitation au sein de la province du Nouveau-Brunswick.

Je ne crois pas qu'un seul mot de ce qu'a dit le ministre cet après-midi ait répondu à l'objection que j'ai faite qu'on aurait dû insérer dans ce traité une disposition rendant obligatoire la ratification du Parlement avant que le traité n'entre en vigueur.

L'hon. M. BRODEUR: Je ne discuterai pas la question relative au fleuve Saint-Jean, parce que nous aurons l'occasion de nous en occuper quand la motion de mon honorable ami de New-Westminster (M. J. D. Taylor) sera présentée et je crois qu'elle le sera dans quelques jours. L'honorable député (M. Crocket) dit que ce traité supprime les règlements actuels. Qu'il veuille bien attendre jusqu'à ce que les règlements aient été adoptés par la commission et il constatera probablement que les règlements actuels n'ont pas été supprimés.

M. CROCKET: Le traité ne donne-t-il pas à la commission internationale le droit de faire des règlements?

L'hon. M. BRODEUR: Oui, mais ce n'est pas une raison pour que les règlements actuels soient nécessairement supprimés. L'honorable député dit que les règlements actuels vont disparaître. Or, rien ne s'est passé qui l'autorise à parler ainsi. Quant au fleuve Saint-Jean, l'honorable député se borne à s'intéresser à cette partie du cours d'eau qui traverse le territoire canadien. Mais le Saint-Jean arrose une région de l'état du Maine et sur cette partie du fleuve, le commissaire canadien aura autant à dire que le commissaire américain sur le cours inférieur du fleuve.

L'objet en vue est de protéger les pêcheries dans l'intérêt des deux pays. Mon honorable ami sait qu'une des questions sérieuses qui a été soulevée relativement au Saint-Jean c'est le fait de jeter la sciure de bois dans le fleuve et cette difficulté s'élève principalement dans la partie du cours d'eau qui traverse les Etats-Unis. Admettons que les commissaires fassent quelque règlement qui défend l'action de jeter la sciure de bois dans le fleuve, l'honorable député (M. Crocket) ne pense-t-il pas que ce serait là une grande amélioration apportée à la situation actuelle? Ne pense-t-il pas que cela vaudrait la peine d'avoir un nouveau règlement pour un cas semblable? Je crois qu'il sera de mon avis. Ces questions qui avaient été jusqu'ici traitées exclusivement par l'état du Maine vont être soumises maintenant à une commission indépendante. C'est là où je constate un avantage.

M. CROCKET: C'est parfaitement vrai, comme le dit le ministre que ce traité donne à la commission internationale l'autorité sur les eaux du fleuve Saint-Jean aussi bien aux Etats-Unis qu'au Canada.

Mais je crois que le ministre verra que cela n'a pas beaucoup d'importance en ce qui concerne les pêcheries. Les Etats-Unis n'ont en réalité aucun intérêt dans les pêcheries du fleuve Saint-Jean, parce que Grand-Falls forme une barrière complète pour empêcher le poisson de remonter plus haut; le poisson ne remonte pas plus haut que Grand-Falls qui est situé à un certain nombre de milles de la frontière internationale. De sorte qu'il me paraît fort extraordinaire de penser qu'une commission formée de deux membres, dont un est citoyen étranger, nommé par le gouvernement des Etats-Unis, puisse avoir le droit de réglementer les pêcheries dans toutes les eaux du Saint-Jean, même dans le port de Saint-

Jean et dans tous les affluents du fleuve. Maintenant que le ministre a admis, comme nous nous en doutions bien, que le gouvernement prend la responsabilité d'avoir négocié ce traité, je suis certain qu'il constatera avant longtemps que le traité ne lui aura pas procuré beaucoup d'avantages, du moins dans la province du Nouveau-Brunswick.

L'hon. M. BRODEUR: La déclaration qui vient d'être faite par mon honorable ami prouve que le Gouvernement a eu raison de comprendre le fleuve Saint-Jean dans les cours d'eau internationaux et de confier à cette commission le soin de faire des règlements relatifs aux pêcheries dans le fleuve. L'honorable député dit que les pêcheries se trouvent dans cette partie du fleuve qui est entièrement comprise en territoire canadien.

M. CROCKET: Et les Etats-Unis n'y ont aucun intérêt. Pourquoi en auraient-ils le contrôle?

L'hon. M. BRODEUR: Voyons l'intérêt que le Canada peut y avoir. Nos pêcheries ont été diminuées actuellement dans le Saint-Jean par le déversement de la sciure de bois dans la partie du cours d'eau qui est située en territoire américain. Par ce fait, nos pêcheries, en territoire canadien, sont menacées de destruction totale. Or, en obtenant le consentement des autorités américaines pour nommer une commission chargée de règler cette question de la sciure, je crois que nous avons fait beaucoup pour protéger nos pêcheries du Saint-Jean. Je suis surpris que l'honorable député adresse un reproche au Gouvernement quand il sait que les Américains déversent leur bran de scie dans le Saint-Jean et ses affluents, ce qui avait pour résultat de détruire nos pêcheries depuis la frontière internationale jusqu'à l'océan. Maintenant, au moyen de cette commission, nous allons avoir quelque juridiction sur ces eaux, juridiction que nous n'avions pas auparavant, aussi, au lieu de blâmer le Gouvernement pour avoir négocier ce traité, je crois qu'on devrait le féliciter d'avoir compris les eaux du fleuve Saint-Jean parmi celles sur lesquelles la commission a une autorité.

M. CROCKET: Quand à la réglementation de la pêche du saumon dans les eaux de la rivière Saint-Jean qui ne sont pas atteintes par la marée, le ministre a déclaré, je crois, qu'il n'en existait pas. Si le ministre exerce quelque autorité à cet égard, j'espère qu'il verra à ce que les habitants des bords de la rivière Saint-Jean au delà de l'atteinte de la marée, en amont de Fredericton, seront l'objet du même traitement que ceux établis au-dessous de Fredericton. J'espère que le ministre ne perdra pas cette demande de vue, s'il a voix au chapitre.

L'hon. M. FOSTER: Le ministre peut-il nous dire quelles sont les fonctions de l'amiral Kingsmill?

L'hon. M. BRODEUR: L'amiral Kingsmill est préposé au service de protection des pêcheries; il remplit les fonctions que remplissait le commandant Spain.

L'hon. M. FOSTER: Il ne remplit aucune autre fonction que celles assignées naguère au capitaine Spain?

L'hon. M. BRODEUR: Il est chargé de la discipline et de la direction de la flotte, si je puis m'exprimer ainsi; il doit aussi voir au maintien de la discipline sur les autres bateaux chargés du service des bouées et des phares.

L'hon. M. FOSTER: Est-ce pour l'exécution de ce genre de besogne que le Gouvernement s'est assuré les services de l'amiral Kingsmill?

L'hon. M. BRODEUR: Nous nous sommes assurés ses services en vue de la surveillance et de la protection de nos pêcheries et en vue du développement de la milice navale dont il a été question récemment.

L'hon. M. FOSTER: Qu'a-t-il fait à ce dernier égard?

L'hon. M. BRODEUR: Nous l'avons chargé de s'enquérir de la question et de préparer un rapport pour l'usage du Gouvernement et du ministre.

L'hon. M. FOSTER : A-t-il fait quelque chose dans ce sens jusqu'ici?

L'hon. M. BRODEUR: Je n'ai pas encore reçu de rapport formel.

L'hon. M. FOSTER: Relativement à ces 78 employés surnuméraires, ont-ils tous été transférés au service permanent le 1er septembre aux chiffres d'appointements qu'ils avaient au début de l'année, c'est-à-dire le 1er avril?

L'hon. M. BRODEUR: Oui, sauf quelques exceptions. Je vais indiquer à l'honorable député les augmentations d'appointements accordées entre le 1er avril et le 1er septembre; les autres renseignements se trouvent dans le rapport qui a été déposé sur le bureau de la Chambre. Sur les 78 employés, Bourgeau a reçu $400; Longtin, $350; Roy, $200; Hamel, $250; Boulay, $100.

Département de la Marine et des Pêcheries.—Dépenses casuelles, $21,000.

L'hon. M. FOSTER: Le ministre ne réduit pas le chiffre de ses dépenses casuelles?

L'hon. M. BRODEUR: Non, le crédit est au même chiffre que l'année dernière.

L'hon. M. FOSTER: Et pourtant, certains surnuméraires ont été portés sur la liste des employés permanents.

L'hon. M. BRODEUR: Le crédit pour dépenses casuelles ne comprenait pas d'appointements; c'est ce que me dit le sous-ministre suppléant. Nous avions un crédit spécial pour cette fin.

L'hon. M. FOSTER: Qui est actuellement sous-ministre?

L'hon. M. BRODEUR: Il n'y en a pas; M. Desbarats est sous-ministre intérimaire.

L'hon. M. FOSTER: Qui se propose-t-on de nommer sous-minstre?

L'hon. M. BRODEUR: Ce n'est pas encore décidé.

L'hon. M. FOSTER: Le ministre n'a pas encore pris son parti ?

L'hon. M. BRODEUR: Pas définitivement.

L'hon. M. FOSTER: Allons donc!

L'hon. M. BRODEUR: Je n'ai pas encore pris de détermination.

L'hon. M. FOSTER: Si je ne me trompe, l'ancien sous-ministre est mis à la retraite?

L'hon. M. BRODEUR: Oui.

L'hon. M. FOSTER: Cette décision a-t-elle déjà pris effet?

L'hon. M. BRODEUR: Non, elle n'a pas été soumise à la trésorerie. Je crois qu'elle devra être soumise à ce bureau.

L'hon. M. FOSTER: Tant que la mesure n'aura pas été adoptée par le bureau du Trésor, le ministre ne prendra pas de détermination?

L'hon. M. BRODEUR: Aucune détermination quant à la nomination de son successeur.

(Rapport est fait des résolutions adoptées.)

DEPOT DE RAPPORT.

Par l'hon. M. FISHER: Rapport de la Ferme expérimentale pour 1908.

AFFAIRES DE LA CHAMBRE.

L'hon. M. FOSTER: Je désire savoir si le ministre de l'Agriculture se propose de déposer avant Pâques le projet de résolution relatif au service civil ainsi que la proposition de loi s'y rapportant?

L'hon. M. FISHER: Je le ferais avec plaisir, mais je crains que ce ne soit guère possible. Nous ne pouvons pas entreprendre la discussion du bill avant que le classement des employés de la Chambre et du Sénat ait été adopté. Le classement des employés de la Chambre a été déposé depuis quelque temps déjà par l'honorable premier ministre. Il faut attendre qu'il soit adopté, ainsi que celui des employés du Sénat.

L'hon. M. FOSTER: Il n'est pas probable que le bill soit discuté avant Pâques.

L'hon. M. FISHER: Je ne le crois pas.

L'hon. M. FOSTER: Je suppose que nous pouvons en dire autant de l'exposé budgétaire du ministre des Finances.

L'hon. M. FIELDING: Oui; j'espérais le prononcer mardi prochain, mais nous devrons attendre après les vacances de Pâques.

L'hon. M. FOSTER: L'honorable ministre demandera-t-il de former la Chambre en comité des subsides dès l'ouverture de la séance, demain?

L'hon. M. FIELDING: Pas demain. Je crois que l'opposition s'est réservée la journée pour une autre question.

L'hon. M. FOSTER: Demandera-t-on à la Chambre de se former en comité des subsides?

L'hon. M. FIELDING: Oui. Après le débat, nous désirons donner la priorité aux subsides.

(La séance est levée à six heures).

CHAMBRE DES COMMUNES.

Jeudi, 1er avril 1909.

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

1re LECTURE

De deux projets de loi:

Le 1er (n° 118), déposé par M. Talbot, concernant la banque Anglo-Canadienne et Continentale;

Le 2e (n° 119), déposé par M. D. A. Gordon, concernant la compagnie du chemin de fer des Quinze à la rivière Blanche.

QUESTIONS.

BAUX DE PATURAGES.

M. HERRON demande:

1. Quelle est la superficie totale des terres louées pour servir de pâturages dans les provinces de la Saskatchewan et de l'Alberta, respectivement, faisant la distinction entre les baux irrévocables et ceux portant la clause d'annulation après deux ans d'avis?

2. Quel est le montant du loyer à l'Etat, et combien a-t-on perçu pendant l'exercice clos le 31 mars 1908?

L'hon. FRANK OLIVER (ministre de l'Intérieur):

1. Saskatchewan.—Superficie des pâturages loués sans privilège d'enclore, 430,118 acres; superficie des pâturages détenus en vertu de baux qui peuvent être annulés

après deux ans d'avis, 77,449 acres; superficie des pâturages détenus en vertu de baux irrévocables, néant. Superficie totale des pâturages loués, 507,567 acres. Alberta.—Superficie des pâturages loués sans privilèges d'enclore, 345,116 acres; superficie des pâturages détenus en vertu de baux qui peuvent être annulés après deux ans d'avis, 1,232,891 acres; superficie des pâturages détenus en vertu de baux irrévocables, 359,232 acres. Etendue totale des pâturages loués, 1,937,239 acres.

2. Saskatchewan.—Présent loyer annuel, $10,151.34. Montant perçu au cours de l'exercice le 31 mars 1908, $7,499.10.

Alberta.—Présent loyer annuel, $38,744.78. Montant perçu pendant l'exercice clos le 31 mars 1908, $26,455.12.

EMPRUNTS DE L'ETAT.

M. PERLEY demande:

Quels sont les montants et les dates des emprunts dont l'échéance arrivera avant le 31 décembre 1913?

L'hon. W. S. FIELDING (ministre des Finances):

Emprunt de £1,763,678 4s. 10d.; échéance, le 1er mai 1911. Emprunt de £1,500,000; échéance, le 1er octobre, 1910. Emprunt de £1,700,000; échéance, le 1er octobre 1913. Emprunt de £6,443,136 2s. 9d.; échéance le 1er janvier 1910. Emprunt de £1,380,900; échéance, le 1er octobre 1912. Emprunt de £5,000,000; échéance le 1er mai 1912.

Outre les emprunts prémentionnés, il y en a un autre de £4,000,000 que le Gouvernement est libre de rembourser en 1910 ou à n'importe quelle date ultérieure, mais dont l'échéance ne tombe qu'en 1935.

Pour faire face à ces emprunts, nous avons dans le fonds d'amortissement et au compte des placements un montant de £3,207,774 2s. 5d.

DEPENSES DU CHEMIN DE FER TRANSCONTINENTAL.

M. PERLEY demande:

1. Quelle a été la somme totale dépensée, jusqu'au 28 février 1909, pour la construction et l'outillage du chemin de fer transcontinental, entre Winnipeg et Moncton?

2. A combien le Gouvernement estime-t-il maintenant la somme complémentaire requise pour parachever le chemin et le mettre en état d'être exploité et livré au Grand-Tronc-Pacifique?

L'hon. G. P. GRAHAM (ministre des Chemins de fer et des Canaux):

1. $48,372,560.01.

2. $66,021,206.00, abstraction faite du pont et des installations terminales de Québec, de l'embranchement qui se rendra au pont, des installations terminales de Winnipeg ou des grands ateliers des environs.

PRIMES A L'IMMIGRATION.

M. VERVILLE demande:

1. Le ministère a-t-il l'intention de supprimer les primes à l'immigration?

2. Dans la négative, à quels particuliers ou compagnies ou associations seront-elles payées?

3. Le ministère a-t-il l'intention de faire observer les restrictions imposées à l'immigration? Dans l'affirmative, de quelle manière?

4. Le ministère est-il renseigné sur les méthodes de propagande employées par l'Armée du salut en Angleterre au sujet de l'immigration primée?

5. Dans l'affirmative, quelle attitude prendra-t-il à ce sujet?

L'hon. FRANK OLIVER (ministre de l'Intérieur):

1. Non.

2. Des primes sont payées, comme aujourd'hui, aux agents recruteurs des compagnies de navigation et on continuera à donner des subventions, pour venir en aide à l'immigration, aux sociétés, etc., qui en reçoivent déjà chaque année, telles que la société de rapatriement de Montréal, la compagnie du chemin de fer de Québec au lac Saint-Jean, l'Armée du salut et le bureau de publicité de l'Ouest canadien.

3. Oui, comme à présent.

4. Oui, d'une manière générale.

5. Le ministère conservera la même attitude jusqu'à ce qu'il découvre qu'il y a lieu de la changer.

VACANCES DE PAQUES.

Sir WILFRID LAURIER propose:

Qu'à partir de la clôture de sa séance, le mercredi 7 avril prochain, la Chambre soit et demeure ajournée au mardi 15 avril.

Cette motion est adoptée.

LES PECHERIES DE HOMARDS.

M. J. W. DANIEL (ville de Saint-Jean): Avant que la Chambre passe à l'ordre du jour, je désire signaler au ministre de la Marine et des Pêcheries une nouvelle que publie le "Standard", de Saint-Jean, relativement aux infractions à la loi concernant la pêche du homard. Voici:

On rapporte qu'il se pêche et se vend d'énormes quantités de homards n'ayant pas la grosseur voulue sur la côte occidentale de la Nouvelle-Ecosse. Un voyageur de commerce, qui a souvent affaire dans cette partie des Provinces maritimes, a appris au "Standard" que les hôtels et les fabriques de conserves des environs de Digby et d'Yarmouth achètent de grandes quantités de homards trop petits au prix de trois cents et de trois cents et demi, chacun.

Je demanderai au ministre si on a appelé son attention sur ce sujet et, dans l'affirmative, ce qu'il se propose de faire.

L'hon. L. P. BRODEUR (ministre de la Marine et des Pêcheries): On ne m'a pas parlé de cela, mais j'irai aux informations.

DISCUSSION D'UNE INTERPELLATION SUR LA GESTION DU DEPARTEMENT DE LA MARINE ET DES PECHERIES.

L'hon. M. FIELDING propose que la Chambre se déclare en comité des subsides.

M. C. J. DOHERTY (Montréal, division Ste-Anne): Avant que vous quittiez le fauteuil, monsieur l'Orateur, je désire soumettre à la députation, et surtout au ministère, une question qui me paraît d'une extrême importance pour les habitants de ce pays, et concernant laquelle, je le regrette, le ministère n'a pas encore manifesté l'intention de prendre des mesures qui s'imposent impérieusement, selon moi.

La Chambre sait qu'en 1907, après une enquête plus ou moins complète sur le fonctionnement des différents services administratifs, la commission du service civil a présenté un rapport censurant sévèrement l'administration d'un certain département. C'était un département qui avait fait l'objet d'une enquête minutieuse de la part de la commission, mais celle-ci blâmait également d'autres départements à l'égard desquels elle regrettait de n'avoir pas eu le temps de pousser plus loin ses investigations. Ce rapport ayant été déposé, le ministre de la Marine et des Pêcheries, exerçant les prérogatives que lui conférait la loi, crut devoir nommer une autre commission qui aurait mission de mettre à la lumière l'administration de son département. Il désigna comme commissaire M. le juge Cassels qui devait résoudre la question de savoir si les fonctionnaires avaient tenu une conduite qui méritait l'anathème prononcé par la commission du service civil.

Au mois de janvier de cette année, le commissaire nommé par le ministre de la Marine et des Pêcheries présenta son rapport.

Le Gouvernement a été mis en possession du rapport en janvier, et la Chambre, depuis quelque temps; et dès le commencement de cette semaine nous avons déposé sur le bureau un décret du conseil énonçant quelles démarches le Gouvernement a décidé de faire par suite des conclusions du rapport du commissaire.

Je n'ai pas l'intention de discuter par le menu les recommandations que ce rapport contient. A mon sens, le rapport est plus remarquable pour ce qu'il ne contient, plus remarquable pour ce qu'on a refusé d'y traiter que pour ce qu'on y a traité. Tout en s'occupant de certaines questions et de certaines personnes condamnées par le commissaire, le Gouvernement n'a absolument rien dit de certaines choses qui sont évidemment la conséquence nécessaire du verdict de l'honorable juge Cassels, entre autres,—et, les enquêtes et rapports qui se sont succédés étaient pourtant de nature à le lui faire voir clairement—le besoin d'une enquête immédiate sur l'administration des autres départements, afin d'établir s'il y existait ou n'y existait pas les mêmes pratiques qu'au ministère de la Marine et des Pêcheries.

On aurait cru que les ministres en charge d'autres départements n'attendraient pas le rapport de M. le juge Cassels pour comprendre qu'ils étaient tenus de s'enquérir de l'administration de leurs départements respectifs et voir jusqu'à quel point il y fallait rétablir l'ordre. J'ai dit que la commission du service civil instituée en 1907 avait plus particulièrement condamné le ministère de la Marine et des Pêcheries comme faisant preuve d'un manque de conscience et étant dirigé sans égard au principe que personne ne peut servir deux maîtres, dirigé de façon à encourager la malhonnêteté chez les employés et à causer des pertes à l'Etat. Mais il y a plus; le rapport des commissaires est plein de blâme à l'égard des autres départements, et bien qu'ils n'entrent pas dans les détails —et qu'ils ne spécifient rien, ils en disent assez pour faire comprendre au Gouvernement, de la façon la plus claire, que le ministère de la Marine et des Pêcheries n'est pas le seul où il faille une enquête. Ils disent, à la page 24 de leur rapport:

> En outre de l'efficacité dans l'administration des ministères, une question plus large et plus étendue se présente, qui est celle de savoir dans quelle mesure les ministères contribuent à mieux sauvegarer les intérêts de l'Etat en ce qui concerne leurs dépenses respectives.

Et, à la page —ils parlent ici non seulement du ministère de la Marine et des Pêcheries, mais des départements en général:

> Il a été découvert que certains départements donnaient des commandes pour marchandises et autres services à être fournis au cours d'une année, en sus du crédit voté par le Parlement. A différents endroits du Dominion on a consacré de fortes sommes à acheter des fournitures de ceux dont les noms figurent sur les listes de patronage; on les a achetées, pour ainsi dire, au prix du détail, et ainsi, on a fait des dépenses considérables sans avoir apporté le soin et la surveillance nécessaires.
>
> L'auditeur général, dans son examen de la question des fournitures, a informé les commissaires qu'en réalité il ne vérifie les comptes et ne fait l'inventaire que de deux ministères publics. Il examine, par l'entremise de son personnel, les comptes de l'imprimerie de l'Etat ainsi que les fournitures livrées aux chemins de fer de l'Etat, mais non pas les fournitures de la Milice ni d'aucun autre ministère. Dans tous les cas, s'il le faisait, et bien qu'il n'y ait aucun doute que, dans la grande majorité des départements, les fournitures en magasin seraient d'accord avec les chiffres apparaissant sur les différents livres d'inventaire, ni lui ni son personnel ne pourraient certifier que la qualité des fournitures dont le détail apparaît sur les livres d'inven-

taire est bien telle qu'elle doit être, ou que les prix pour lesquels paiement a été fait, étaient convenables ou excessifs. Vos commissaires sont d'avis que, dans beaucoup de circonstances, il est donné sans nécessité des commandes de fournitures, et il est assez douteux que la qualité des marchandises livrées soit bonne dans tous les cas. M. Pottinger déclare, dans son témoignage, qu'à son avis l'Intercolonial paie le charbon plus cher qu'il ne faudrait. Dans certains cas, qui ont été signalés à l'attention des commissaires, il a été reçu des fournitures dont on avait nul besoin et dont il est difficile de se défaire. En réalité, des marchandises ont été emmagasinées en divers endroits où il n'est pas probable que le besoin s'en fait sentir. Les commissaires de 1892 ont appuyé là-dessus, et ont déclaré qu'ils avaient pris en considération la question d'avoir un directeur général des fournitures ou un agent chargé de faire les achats pour tous les services, mais qu'ils n'avaient pas eu l'occasion de développer ce sujet. Vos commissaires sont d'avis que le temps est arrivé où il serait opportun, dans l'intérêt public, de nommer des agents acheteurs, disons au nombre de trois, à de bons appointements, chargés de négocier les achats de toutes marchandises requises pour le service public, et de faire faire par leur entremise tous les achats d'objets requis par les divers ministères.

Et ils concluent . . . . voici une déclaration des plus dignes d'attention, si on la confronte avec ce qui suit:

A ce propos, vos commissaires recommandent respectueusement qu'une enquête soit faite sur le fonctionnement de la loi visant les actes de corruption, promulguées en 1906 par le parlement impérial, et sur l'article de subordination se rattachant à cette loi.

Ces commissaires pouvaient-ils dire plus clairement combien ils étaient convaincus de la nécessité d'une loi de ce genre pour plus d'un département du service civil? Puis, à la suite de leur terrible accusation contre les fonctionnaires du ministère de la Marine et des Pêcheries, accusation comportant que ces derniers avaient agi de façon à servir deux maîtres à la fois et à faire ainsi mentir l'Ecriture, les commissaires disent. . . et je remarque que leur déclaration s'applique à certains autres départements et non pas à un seul. . .

Il me semble vraiment étrange que cette question n'ai jamais été courageusement envisagée et traitée. Il y a évidemment aux mains de certains fonctionnaires responsables, dans quelques départements, un pouvoir qu'ils peuvent exercer sans être astreints à la nécessité d'en rendre compte, et cela avec les conséquences les plus démoralisantes pour tout le service. Il est certain que, cela étant, il doit être impossible de développer un caractère élevé dans le service, ou plutôt d'empêcher l'abaissement de ce qu'il peut y avoir de caractère.

Enfin, à preuve qu'ils comprennent que leur ouvrage n'était pas terminé et qu'il restait à faire enquête au sujet d'autres départements que celui de la Marine et des Pêcheries, ils disent:

Vos commissaires regrettent de s'être vus dans l'impossibilité de porter leur enquête dans quelques autres départements. Mais il leur aurait fallu, pour rendre cette enquête complète, plus de temps que le Gouvernement ne se serait sans doute soucié de leur accorder.

Monsieur l'Orateur, si jamais un Gouvernement fut légitimement trouvé blâmable, par des fonctionnaires qu'il avait lui-même chargés de s'enquérir de son administration, d'avoir failli de procéder à une seconde enquête des plus minutieuses, enquête destinée à établir jusqu'à quel point il se faisait, dans ces divers départements des opérations qui, suivant ces commissaires, eussent sans doute été dignes de l'intervention de la loi criminelle, c'est bien, d'après ce rapport, le Gouvernement actuel. Mais seul le ministre de la Marine et des Pêcheries paraît avoir jugé qu'il y avait lieu de faire quelque chose. A ce sujet, le ministère de la Marine semble avoir eu beaucoup plus de courage que les autres, et j'aurais pensé que, dans les circonstances, mon brave ami le ministre de la Milice aurait honte de voir son propre ministère rester à l'écart pendant que celui de la Marine se précipitait de l'avant.

Mais, monsieur l'Orateur, il y a encore plus. L'action du ministre de la Marine et des Pêcheries a provoqué une enquête qui, je l'ai dit et la Chambre le sait, a été dirigée par M. le juge Cassels. Il y aurait beaucoup à dire au sujet de la délimitation de la portée de cette enquête. Il fait peine de découvrir, dans les volumes où la preuve est consignée, que l'honorable juge se soit si souvent trouvé contraint par le texte de sa commission d'arrêter la preuve sur des points où elle aurait probablement eu la plus grande importance pour le peuple. Je ne critique aucunement les décisions de l'honorable juge sur ces questions. Il suffit de lire sa commission pour comprendre que ses pouvoirs étaient expressément limités et qu'il n'était pas libre d'aller plus loin; qu'il se tenait strictement dans les bornes de son devoir en exigeant que cette enquête se fît en conformité du texte même de sa commission. Mais en même temps, il est difficile de se déclarer satisfait quand on a lu cette preuve entravée par les restrictions imposées dans le but d'éluder l'enquête.

Pourquoi toutes ces restrictions? Est-ce parce qu'on désirait vraiment connaître la vérité et rien que la vérité au sujet de l'administration de ce département? Mais, quoi qu'on en dise, il est résulté de l'enquête certaines conséquences avantageuses au pays. On a mis en lumière des faits dont nous regrettons l'existence, j'en suis sûr, et qui n'auraient jamais dû se produire. Sans doute, le peuple canadien aurait eu beaucoup plus raison de se réjouir du résultat

de cette enquête, si ce résultat avait signifié que les soupçons planant sur ce ministre n'étaient aucunement fondé. Nous aurions tous été orgueilleux de savoir que ce département n'avait prêté à aucun soupçon, d'après les commissaires du service civil, et qu'il ne s'était pas rendu coupable de cette inconscience. Mais il faut avouer avec regret que les fonctionnaires dont on a permis à l'honorable juge Cassels d'examiner la conduite ne sont pas sortis indemnes de l'épreuve. Leur culpabilité a été établie. Je ferai grâce à la Chambre de tous les détails, elle connaît le rapport aussi bien que moi. Ce rapport, le Gouvernement, lui-même, doit ou devrait le connaître aussi bien que moi, parce qu'il s'en est inspiré pour prendre une décision. Or, ce rapport indique que, dans certains cas, du moins, certains fonctionnaires ont été convaincus d'inconduite. Mais l'action du Gouvernement a été aussi limitée que l'étaient les pouvoirs par lui conférés au commissaire, car il est bien des choses dont sa commission ne lui avait pas permis de s'enquérir.

Le décret du conseil qui a été déposé sur le bureau de la Chambre paraît indiquer que, tant dans la preuve faite devant le commissaire que dans le rapport de ce dernier, il y a plusieurs points que le Gouvernement se refuse à voir.

D'abord, le rapport établit qu'il était possible, dans un des départements de l'administration, de corrompre systématiquement les fonctionnaires, avec le résultat que ceux-ci avaient acheté divers approvisionnements nécessaires au département à un prix qu'on ne peut aucunement appeler raisonnable qu'il était possible d'y ériger en système et d'y pratiquer la corruption des fonctionnaires au point où pratiquement toutes les transactions d'affaires de ce département, en différentes villes du Canada, étaient entachées d'irrégularité, et nous devons conclure de plus que le Gouvernement savait, à en juger par sa conduite, par les faits clairement établis par la preuve devant le commissaire et par le rapport, que ces menées corruptrices pouvaient être instituées, maintenues et pratiquées depuis bien des années à l'insu du ministre responsable.

Monsieur l'Orateur, mon intention n'est pas d'attaquer l'honorabilité du ministre responsable, ni faire de sa conduite aucune appréciation tendant à lui imputer un blâme. Il me semble que la part qu'il a prise personnellement à cette affaire est d'importance secondaire à côté de la question autrement importante sur laquelle je vais appeler l'attention, et au sujet de laquelle je souhaiterais qu'il me fût possible d'espérer une détermination de la part du Gouvernement. Je conclus, comme je l'ai dit, que le Gouvernement ne pouvait ignorer, à en juger par ses actes, que le résultat de l'enquête, le rapport de cette enquête, tendent à établir la possibilité que j'ai indiquée, c'est-à-dire que la corruption des fonctionnaires peut se pratiquer systématiquement à l'insu du ministre responsable, et que dans ce cas particulier, la pratique s'est effectivement poursuivie à l'insu du ministre responsable, et ce n'est pas à moi à révoquer en doute cette conclusion du Gouvernement.

Je puis dire que quant à moi, je ne propose pas cette motion parce qu'il existerait dans mon esprit le moindre doute sur l'intégrité du ministre de la Marine et des Pêcheries. Toute autre chose est de déterminer sa responsabilité au point de vue constitutionnel. et ce n'est pas mon intention d'aborder cette question. Mais, ce que je tiens à faire voir, c'est que la conduite du Gouvernement, indiquant sa conviction que la corruption des fonctionnaires peut se pratiquer, et effectivement s'est pratiquée à l'insu du ministre responsable de l'administration de ce département, prouve à l'évidence qu'il est possible de perpétuer ces actes de corruption sans que le ministre en ait jamais connaissance.

Dans ce cas, je demanderais aux ministre qui dirigent les autres départements de dépense, de même qu'au premier ministre qui est responsable de ses ministres et surveille leurs actes, s'ils sont prêts à dire qu'il n'y a rien d'irrigulier dans ces départements, surtout après ce qui nous a été révélé par la commission du service civil, et qu'il n'y aurait pas une enquête à y faire. Si les ministres responsables de ces départements répondent que rien de tel n'a pu se produire à leur insu, et si le premier ministre approuve leur attitude, alors je dis que le Gouvernement fait ce que je m'abstiens de faire en ce moment, et condamne directement et sévèrement le ministre de la Marine et des Pêcheries. Si tous ces autres ministres peuvent se croiser les bras avec la conscience absolue que rien d'irrégulier ne peut se produire dans leur département sans qu'ils en aient connaissance, c'est qu'ils ont découvert le secret de surveiller et contrôler tous les détails de leur administration. S'ils prennent cette attitude, alors je me demande comment ils peuvent pardonner au ministre de la Marine et des Pêcheries—car à leur point de vue, ce doit être quelque chose qui demande à être pardonné—de n'avoir pas pu surveiller son département de façon à ce que rien de tel ne pût s'y passer.

C'est peut-être perdre le temps de la Chambre de discuter la question à ce point de vue. Il est manifeste que le Gouvernement admet la possibilité de l'existence d'un tel état de choses dans un département et à l'insu du ministre responsable, et, je le répète, je ne discute pas, en présence des faits, la justesse de sa conclusion. C'est donc à dire que ces honorables ministres

sentent que les opérations particulières du département de la Marine et des Pêcheries font de leur nature même germer la corruption, qui ne saurait contaminer les opérations de leurs propres départements? Croient-ils, dans leurs transactions d'affaires, posséder une qualité de la nature humaine inconnue dans le département de la Marine et des Pêcheries? Quelle raison peut-on nous donner pour que la même tentation qui existait dans ce département n'existait pas dans le département de la Milice et le département des Travaux publics; pour que la même nature humaine ne subisse pas les mêmes tentations; pour que cette même nature humaine ne succombe pas à ces tentations autant malheureusement, que dans le ministère de la Marine et des Pêcheries?

Les ministres responsables de ces départements n'ont pas besoin de lire entre les lignes du rapport de la commission du service civil pour voir que dans l'opinion du commissaire, les méthodes qui, en Angleterre, exigent une enquête minutieuse sur le fonctionnement d'une loi criminelle, existent dans leur administration, aussi bien que dans celle de la Marine et des Pêcheries. J'ose prétendre que ces ministres n'ont pas raison de supposer qu'ils sont plus exempts, dans le fonctionnement de leurs départements, de l'esprit de péculat qu'on a découvert dans le département de la Marine et des Pêcheries.

Mais il y a plus. En parcourant les témoignages recueillis par M. le juge Cassels et le rapport qu'il a dressé, on voit que les mêmes personnages qui, dans leurs transactions avec le ministère de la Marine et des Pêcheries, corrompaient les fonctionnaires de cette administration, ont fait aussi des affaires avec les autres départements. Est-ce à croire que le corrupteur change de caractère en traitant avec un ministère plutôt qu'avec un autre? En consultant les rapports déposés à la Chambre à la demande de l'honorable député d'Ontario-nord (M. Sharpe), on relève les noms de plusieurs personnes qui ont été trouvées coupables d'avoir donné des pots-de-vin aux fonctionnaires du département de la Marine et des Pêcheries, et qui paraissent avoir reçu depuis quelques années, de fortes sommes d'argent des autres départements de dépenses. Pour quelle raison s'attendrait-on qu'un individu qui a donné des commissions illicites aux fonctionnaires du département de la Marine et des Pêcheries s'élèverait au-dessus de cette pensée en traitant, disons avec un employé du département des Travaux publics ou un employé du département de la Milice et de la Défense?

On voit dans le rapport même de M. le juge Cassels et dans la déposition de M. Halliday que ce dernier a pu, par des moyens bien mystérieux, se faire payer par le département de la Marine et des Pêcheries $200 par jour, moins, je crois, une réduction de $20 par jour, pour l'usage d'un bateau qu'il s'était engagé par traité à louer à $125 par jour. On voit par la même preuve, que ce même personnage, pendant le même temps, avait une autre entreprise à exécuter pour un autre département, et cependant, cet homme, comme je l'ai dit, avait pu réussir à s'arranger de façon que le département de la Marine et des Pêcheries lui payait ce supplément extraordinaire de rémunération sur le prix de son adjudication—et personne ne peut dire pourquoi; c'est toutefois la conclusion du juge Cassels. On a suggéré le pourquoi de cette transaction, mais le commissaire n'a pas insisté sur l'explication, vu qu'un personnage plus haut placé serait inculpé. Je m'empresse de dire toutefois, fidèle à ce que j'ai déclaré au commencement, que ce personnage haut placé n'est pas l'actuel ministre de la Marine et des Pêcheries. Mais le fait patent est que ce même personnage, M. Halliday, traitait en même temps avec au moins un autre des grands départements de dépenses, et qu'on trouvera son nom dans le rapport dont j'ai fait mention, où il appert qu'il a reçu des montants considérables des autres départements de l'administration pendant que se poursuivait cette enquête et même depuis.

On voit dans le rapport même de la commission la preuve que ces personnes ont fait des affaires avec les autres départements; on y voit figurer des noms qui sont familiers pour avoir été mêlés à certaines transactions louches dont il a été question à la Chambre et hors de la Chambre. Si, par exemple, on se transporte avec le commissaire jusqu'à Saint-Jean, on voit figurer un nom—qui ne mérite pas cependant les éloges du commissaire—un nom qui peut-être doit évoquer des souvenirs à l'esprit du ministre des Travaux publics, que je regrette de ne pas voir à son siège, car ces souvenirs lui seraient peut-être agréables; on voit figurer parmi les personnes dont les transactions avec le département de la Marine et des Pêcheries ne méritent pas l'approbation du commissaire, un homme que l'actuel ministre des Travaux publics a désigné, sous le régime d'un précédent ministre, comme une personne très commode pour se faire représenter à Ottawa; le résultat fut que cette recommandation et ce qui en découla devinrent très comodes en effet pour la personne ainsi recommandée.

C'est pourquoi je dis que dans le rapport même, on a la preuve intrinsèque que ces suborneurs sont, ou plutôt, ont été en relations d'affaires avec les autres départements de l'administration. J'ai dit que les corrupteurs "sont", mais je me suis corrigé pour dire qu'ils ont été en relations d'affaires avec les autres départements, car je pourrais difficilement invoquer la preuve établie dans le rapport pour établir ce qui s'est passé depuis la déposition dudit

rapport. Mais il existe des preuves, en dehors de ce rapport, qui nous justifient de conclure que ces corrupteurs traitent encore avec les autres départements, et nous trouvons cette justification dans le hansard du 22 mars, dans une réponse du premier ministre à une demande de l'honorable député d'Ontario-nord (M. Sharpe). Voici la demande l'honorable député:

Le département de la Marine et des Pêcheries a-t-il continué à acheter des approvisionnements, ou à adjuger des entreprises aux particuliers, fournisseurs, ou compagnies au nom desquels des valeurs, des commissions ou gratifications ont été accordées à des fonctionnaires du département, tel qu'il a été établi par la commission Cassels?

Dans l'affirmative, quels sont les noms de ces particuliers, fournisseurs et compagnies, ainsi que les sommes à eux payées depuis la réception dudit rapport par le Gouvernement?

Quelque autre département a-t-il commandé des approvisionnements ou adjugé des entreprises à des particuliers, fournisseurs ou compagnies, depuis la réception dudit rapport par le Gouvernement? Dans l'affirmative, quels sont les noms, et quelles sont les sommes payées?

Le premier ministre a répondu a ces questions. A celle par laquelle on lui demandait si le ministère de la Marine et des Pêcheries, ou un autre département public avait continué à acheter des fournisseurs qui avaient été trouvés coupables d'actes de corruption, dans l'enquête devant le juge Cassels, le premier ministre répondit:

Il peut y avoir des circonstances dans lesquelles il soit dans l'intérêt public de continuer de traiter avec quelques-unes des personnes mentionnées. Chaque cas sera étudié à son mérite.

Et ensuite, à la question demandant les noms des coupables et le chiffre de leurs ventes au Gouvernement, le premier ministre fit la réponse sybilique suivante:

Le Gouvernement donnera à la Chambre les renseignements voulus, au sujet de toute personne dont le nom lui sera mentionné.

Cette réponse n'équivaut-elle pas bien près à dire, monsieur l'Orateur: Si l'on peut nous montrer que l'on connaît tout, alors nous donnerons tous les renseignements. Nous avons dans ces réponses de l'honorable premier ministre une preuve qui nous justifie de conclure que ceux qui se sont rendus coupables d'actes de corruption, et qui en ont été convaincus devant le juge Cassels, sont encore considérés comme étant des fournisseurs honnêtes avec lesquels, non pas un département en particulier mais tous les départements peuvent continuer à traiter. Le très honorable ministre nous dit qu'il peut être dans l'intérêt public que le Gouvernement continue à acheter des personnes qui ont été ainsi trouvées coupables; de personnes qui ont avoué elles-mêmes avoir payé des commissions à des serviteurs publics, puis qui ont fait payer au Gouvernement, outre ces pots-de-vin, Dieu sait quelle commission en sus le prix de leurs marchandises, empochant le tout à notre détriment.

Et le premier ministre nous dit dans cette réponse que l'attitude du Gouvernement à l'égard de ces marchands corrupteurs sera décidée suivant chaque cas particulier. Mais en Angleterre un homme que l'on surprendrait à donner une commission à un fonctionnaire public serait sans cérémonie rayé de la liste des fournisseurs du Gouvernement.

J'ai devant moi le rapport du comité des comptes publics du parlement impérial à la session de 1907, et j'y trouve deux cas qui s'appliquent exactement à celui qui nous occupe. Un de ces exemples s'est produit dans le département de l'amirauté, et j'espère que l'on n'en tirera pas la conclusion qu'il y a dans le département de la Marine des causes particulières pour ces actes. Il a été prouvé que dans le département de l'amirauté certains fonctionnaires avaient reçu des commissions de 5 p. 100; je crois que c'est la même commission qui a été payée aux fonctionnaires du département de la Marine à Québec. Ces fonctionnaires de l'amirauté avaient reçu une commission de 5 p. 100 sur des comptes d'habillement qu'il était de leur devoir d'approuver, et lorsque l'amirauté anglaise fut appelée à décider sur la matière, elle a puni non seulement les fonctionnaires qui avaient reçu les commissions, mais aussi ceux qui les avaient payées, et leurs noms furent immédiatement rayés de la liste des fournisseurs du Gouvernement.

Ce cas est mentionné à la page 4 du rapport du comité des comptes publics, et l'on trouve à ce sujet des détails plus précis dans les questions et réponses aux pages 271 à 280, de l'annexe au rapport de l'enquête.

Je veux maintenant appeler l'attention de la Chambre sur le cas cité plus haut et faire la comparaison entre la conduite du gouvernement canadien et celle suivie par le gouvernement anglais dans des circonstances semblables. Lorsque l'on demanda au ministre du département s'il avait décidé de ne plus acheter de marchandises des personnes qui avaient été trouvées coupables d'avoir payé des commissions, il répondit: "Certainement". Dans le rapport dont j'ai parlé on trouve un autre cas du même genre ; cette fois c'est dans le département de la guerre, ce qui enlève, toute supposition qu'il peut y avoir un rapport possible entre l'eau salée et ce genre de délits, et lorsque l'on demanda au ministre de la guerre ce qu'il ferait, il répondit : "Par le fait même, automatiquement—remarquons le mot "automatiquement"—automatiquement le nom de cette personne disparait de la liste des fournisseurs dont

le Gouvernement ou aucun des fonctionnaires ne pourra acheter à l'avenir. On ne songeait pas en Angleterre à traiter chaque cas en particulier, ainsi que veut le faire l'honorable premier ministre ; on ne considérait pas qu'il pouvait être dans l'intérêt du pays d'acheter de ces personnes, il pouvait être question d'encourager ceux qui étaient coupables d'un crime aussi méprisable que celui de vider par la corruption les goussets des contribuables.

Mais il n'est pas nécessaire d'aller en Angleterre pour apprendre comment il faut traiter les personnes qui se conduisent de cette façon, ni s'il est nécessaire de traiter chaque cas en particulier. Si nous lisons bien notre Code criminel aux articles 158-159 on trouve que ces cas de corruption sont des délits. Nous avons entendu énoncer cette opinion, il y a quelque temps, dans cette Chambre, par une autorité légale beaucoup plus grande que je voudrais médire ; et si nous lisons l'article 159 du Code criminel, nous voyons que la loi décrète qu'une partie de la punition qui devra être infligée à une personne coupable de ces délits sera qu'elle devra cesser d'avoir le droit de vendre aucune chose au Gouvernement.

Et cependant, l'honorable premier ministre nous dit qu'il examinera chaque cas en particulier. Ces réponses, qui indiquent une tendance à traiter avec douceur ces actes de corrupteurs, malgré les termes de la loi mis en égard de ces refus du Gouvernement de donner à la Chambre des renseignements que l'honorable député a droit de demander et que tous les membres de cette Chambre ont droit d'avoir, nous justifient de conclure que dans les départements publics on achète encore de ces corrupteurs. Si nous nous trompions, en tirant cette conclusion, je me contenterai de dire que la responsabilité de cette erreur retombe sur ceux qui nous refusent, ainsi qu'ils le font, les renseignements demandés avec droit, et retombent aussi sur le Gouvernement qui, par le décret en conseil qu'il a adopté au sujet du rapport du juge Cassels, qu'il a déposé sur le bureau de cette Chambre, se borne à dire ce qu'il a fait ou ce qu'il fera au sujet de certains de ces fonctionnaires, et garde un silence éloquent sur le sort qui attend les amis politiques, les corrupteurs, que le juge Cassels déclare être coupables, sinon plus coupables que les fonctionnaires qui ont reçu les commissions illicites.

C'est cette conduite du Gouvernement, qui m'a permis de dire, au commencement de ces remarques, que je regrettais de constater que le Gouvernement n'indiquait en aucune façon qu'il avait l'intention de faire une enquête dans les autres départements. Le Gouvernement ne se croit pas tenu de prendre aucune action à l'égard de ces corrupteurs, mais le Code dit formellement qu'ils doivent être poursuivis, et surtout que le Gouvernement ne doit pas continuer à acheter d'eux. Je suis sincère, lorsque je dis que j'aurais vu avec plaisir et que je verrais encore avec plaisir le Gouvernement tirer les conclusions logiques de l'enquête qui a commencé par le département de la Marine et des Pêcheries, d'étendre cette enquête d'une façon qui indiquerait son intention de couper l'arbre à la racine, sans s'inquiéter de ceux qu'il écraserait et si les paroles dont je me sers pour expliquer ce que je considère être les conclusions que l'on doit tirer de l'inaction du Gouvernement, pouvaient faire croire que je parle seulement avec le désir de condamner, je veux dire que je ne me propose pas rien autre chose que d'arriver à faire comprendre à ceux qui sont responsables de la morale et de la conscience publique dans ce pays, la situation dans laquelle ils se trouvent et la responsabilité qu'ils prennent sur eux en ne prenant aucune action sur les faits qui ont été établis devant cette commission.

Non seulement ce qui a été révélé dans le département de la Marine et des Pêcheries, suffit pour justifier les ministres des autres départements de s'enquérir si tout va bien en la demeure, mais nous avons vu pendant cette session même que cette Chambre a déclaré qu'elle était d'opinion que ce genre d'iniquité, qui, nous le savons maintenant, a existé dans un département au moins de l'administration, est si général dans la vie commerciale de notre pays, qu'il a été nécessaire d'ajouter sur ce sujet un article spécial à notre Code criminel. Le Gouvernement sait cela; il sait combien cette pratique est générale dans notre pays, et son inaction nous porte à supposer que l'on veut nous faire croire que les chefs des ministères qui font principalement les achats publics, ne soupçonnent pas que la même chose existe dans les transactions considérables de quelques-uns de ces départements.

Je ne crois pas, monsieur l'Orateur, qu'il me soit nécessaire d'entrer dans de longues considérations pour démontrer la vérité de ma proposition qui me paraît évidente et vraie. J'étais tellement convaincu de cette vérité que, depuis le commencement de cette session, je m'attendais de jour en jour à entendre le Gouvernement venir de son propre mouvement, déclarer à la Chambre qu'il voulait poursuivre jusque dans ses conclusions logiques l'enquête qu'il avait commencée dans le département de la Marine. Je ne veux pas dire qui si cette enquête est continuée, on découvrira nécessairement des faits regrettables comme ceux qui ont été découverts dans le département de la Marine et des Pêcheries. Mais si une enquête de ce genre nous montrait qu'il n'existe pas du tout, ou qu'il ne paraît pas exister de corruption semblable dans les autres départements, le pays en aurait pour

l'argent que l'enquête pourrait coûter. Le peuple désire que ces questions soient tirées au clair. Il y est intéressé non pas seulement à cause de la perte financière considérable qui résulte d'un régime tel que celui qui existait dans le département de la Marine et des Pêcheries, mais surtout parce qu'il désire savoir quels sont ceux qui, du haut en bas de l'échelle, sont parfaitement honnêtes, et savoir aussi si les fonctionnaires publics de ce pays peuvent être pris comme type d'honnêteté dans le reste de la population. Le peuple veut que la conduite des fonctionnaires soit telle que le pays n'en puisse pas rougir. Le rapport du commissaire et le compte rendu des dépositions entendues, contiennent des raisons très puissantes pour engager le Gouvernement à continuer cette enquête.

Examinez les conclusions de ce rapport; le Gouvernement doit tenir compte de l'opinion du juge si distingué à qui il a confié cette enquête, M. Cassels. Quel remède suggère-t-il? Il faut, dit-il, donner l'éveil à la conscience publique. Qu'on le remarque bien, il ne s'agit pas de la conscience des employés du ministère de la Marine, mais de la conscience publique. Pourquoi? C'est qu'aux yeux de tout homme qui réfléchit, voici la conclusion découlant infailliblement de la preuve: l'opinion accréditée chez une certaine catégorie de personnes c'est que les administrations publiques dans leur ensemble, sont un légitime champ d'exploitation et qu'un des moyens de réussir dans cette exploitation, c'est de corrompre les serviteurs de l'Etat. Puis M. le juge Cassels suggère quelques autres réformes touchant au ministère de la Marine et fatalement il se pose la question: "N'y a-t-il pas d'autres départements où puisse s'appliquer cette réforme?" Cette question donne lieu de supposer qu'il existe dans les autres ministères une situation semblable à celle constatée au ministère de la Marine et des Pêcheries. Voilà l'impression créée dans l'esprit public par ce juge, l'impartial président de cette enquête. Je pose ici la question au Gouvernement: Repose-t-il confiance dans celui auquel il a confié le choix de formuler cette proposition? Dans l'affirmative, comment le Gouvernement peut-il se moquer de cette proposition? Le Gouvernement se contenterait-il de demeurer inactif, en s'écriant: Que nous importe la conscience publique! Nous sommes bien installés ici; nous tenons en mains les rênes du pouvoir; libre à nous d'agir à notre guise, au moins jusqu'à la prochaine consultation populaire.

Que nous importe la conscience publique! Nous donnerons satisfaction au public en adoptant une loi tendant à empêcher de séduire à prix d'argent les employés privés, mais nous ne ferons pas de démarches pour constater si on cherche à acheter à prix d'argent les fonctionnaires

M. C. J. DOHERTY.

publics. Monsieur l'Orateur, le gouvernement qui administre le pays est tout spécialement le gardien de la conscience publique. Je vous le demande, comment est-il possible de supprimer la corruption et la séduction à prix d'argent parmi nos populations, lorsque nous constatons que ceux-là même qui pour le moment président aux destinées du pays, déclarent qu'en ce qui concerne les ministères auxquels ils président, et en ce qui touche à l'administration publique, la question de savoir si les abus dont on a démontré l'existence dans un de ces ministères existent aussi dans les autres ministères, est quantité absolument négligeable et chose dont ils n'ont cure. Donnez l'éveil à la conscience publique, à la bonne heure; laissez en paix nos propres consciences; telle sera la conclusion assez légitime à tirer de l'inaction du Gouvernement.

Je ne tiens pas à donner de plus amples développements à mes observations. Nos populations, j'ose le dire, s'attendent à ce qu'on fasse une enquête approfondie sur la gestion de tous les départements de l'Etat. Dans ma propre bouche, il est possible que cette affirmation manque de force et qu'on puisse en révoquer en doute la légitimité, comme prenant sa source dans les rangs de l'opposition; mais je suis en mesure d'apporter à l'appui de mon affirmation des autorités qu'on ne saurait accuser d'obéir à des préjugés politiques ou à des intérêts de clocher. Citons l'opinion exprimée par deux journaux ministériels dans des articles publiés à l'issue des élections générales. Ces journaux ont catégoriquement déclaré au Gouvernement, ce que j'ai cherché à persuader à la Chambre, cet après-midi: c'est que le besoin d'une enquête approfondie dans la gestion de tous les départements qui exécutent les dépenses de deniers publics est chose d'urgence et que le pays demande cette enquête, quand ce ne serait qu'à titre de garantie, de la sincérité des intentions du Gouvernement relativement à la bonne administration des affaires publiques. Voici ce que disait le "Free Press", d'Ottawa, le 22 octobre 1908:

Sir Wilfrid possède individuellement une grande force; il a montré en plusieurs occasions qu'il est sans peur et sans reproche. Il est aujourd'hui en lieu de prouver aux électeurs que c'est à bon droit qu'ils reposent confiance en lui; que non seulement il est à l'abri même du soupçon, mais que son administration dans son ensemble, est marquée au coin de l'intégrité, et défie toute critique. On a rangé les libéraux collectivement dans la catégorie des rapineurs.

Ce n'est pas moi qui établis cette catégorie, je me contente de citer.

Sir Wilfrid est tenu de leur donner une attestation qui les exonère.

D'après ce que nous savons de l'administration de sir Wilfrid Laurier au cours des douze années écoulées, nous sommes convaincus qu'elle peut soutenir l'examen le plus ri-

goureux et le plus minutieux; de science certaine, nous avons été en mesure de flétrir comme de pures calomnies l'ensemble des accusations portées contre son Gouvernement; mais il existe d'autres personnes moins éclairées qui ne sont pas en mesure de réfuter les accusations portées par leurs concitoyens, et en justice pour ces derniers, il importe que les administrations soient soumises à l'enquête la plus rigoureuse, à l'instar de celle qui s'effectue au ministère de la Marine.

J'emprunte une autre citation à un journal publié à Montréal, journal dont le parfait dévouement à la personne du premier ministre (sir Wilfrid Laurier) et au parti qu'il dirige ne saurait faire l'objet du moindre doute. Cet article est en date du 26 octobre dernier:

Dans les services administratifs il est temps d'instituer une enquête approfondie et d'opérer une réforme. Il est certains services publics auxquels il faut appliquer d'énergiques mesures et nos populations ne seront satisfaites que lorsqu'on aura donné la preuve qu'on entend faire cette réforme. On exige que ces services possèdent toute la valeur possible. En même temps, on approuvera tout effort légitime tenté en vue de relever la dignité du service et de respecter l'indépendance de ceux qui se dévouent à la tâche de servir leur pays.

Revenant à la charge, le 31 octobre dernier, ce journal ajoute:

La presse libérale n'est pas disposée à interpréter le triomphe de lundi dernier, comme s'il dégageait le pays du devoir de faire enquête sur l'administration des services publics. Le " Free Press ", d'Ottawa demande une enquête impartiale, à l'instar de celle qui se fait au ministère de la Marine, enquête qui porterait sur la gestion de tout département qui serait l'objet de certains soupçons. Le " Globe ", de Toronto, demande l'abolition de ce régime du favoritisme politique dans l'achat des fournitures administratives. Il préconise la réforme du Sénat, l'adoption d'une législation tendant à améliorer les conditions d'existence des serviteurs de d'Etat, le châtiment de ceux qui sont inaptes ou infidèles dans l'exercice des fonctions publiques, et la mise à exécution du projet de réforme des services administratifs.

Puis, ce journal fait certaines observations sur les opinions exprimées par d'autres journaux.

Tout cela c'est du bon journalisme, c'est de l'excellent esprit de parti et de bon patriotisme. Toutefois, la "Gazette" de Montréal, n'y voit autre chose que la preuve que les élections ont été gagnées grâce à la tromperie et à la dissémination de fausses données. La presse et les orateurs libéraux, dit-elle, ont prétendu que toutes les accusations portées par les conservateurs étaient dénuées de fondement et le pays a ajouté foi à leur parole. Quel point de vue étroit et inspiré par l'esprit de parti! Il n'est pas étonnant que le "Telegram", de Toronto, range la "Gazette" parmi les réactionnaires. Il n'est pas un seul individu ni un seul journal jouissant de quelque poids au sein du parti libéral qui ait émis l'opinion que la "Gazette" prétend avoir été l'opinion dominante au sein du parti. Au contraire, à maintes reprises on a avoué que dans l'exécution de cette dépense de millions de dollars, au cours d'une administration de douze années, on a commis des erreurs. L'argument présenté au pays et accepté par les électeurs, c'est que le Gouvernement, dans son ensemble, a géré avec intégrité la chose publique; qu'il a effectué des réformes administratives, au besoin; qu'il a ordonné des enquêtes présidées par des hommes indépendants sur les abus signalés; qu'on peut compter d'une manière absolue que le premier ministre accomplira son devoir dans toutes les circonstances où il s'agit de faire preuve de courage et d'intégrité...

Le lendemain de la bataille, avec une perspective de cinq années de pouvoir qui s'ouvre devant le Gouvernement, il sied à ceux qui veulent le bien du Gouvernement et du parti de signaler les réformes à effectuer...

Jamais sir Wilfrid ne s'est trouvé en présence de circonstances aussi favorables. Il n'est pas un seul homme ni un seul groupe de citoyens au pays qui puissent l'empêcher d'exécuter à son gré les réformes voulues soit dans les services publics, soit dans la spère législative, soit dans l'exécution des dépenses. Par le passé, il a abordé avec courage, intelligence et avec un vif sentiment de l'intérêt public, tous les problèmes qui se sont dressés devant lui; il ne s'est dérobé à aucune tâche, du moment qu'il a compris le devoir à remplir et la voie à suivre. C'est ainsi qu'il a gagné la confiance de ses partisans, confiance qui s'est traduite d'une façon si remarquable, lundi dernier. Nous en avons donc la confiance, il abordera résolument l'exécution des réformes dont il aura compris la nécessité, au cours de la campagnie. Ces douze années passées, il a consacré tous ses efforts à la grande œuvre de l'édification d'une nation; il s'est dévoué à l'œuvre consistant à cimenter l'harmonie parmi les différentes races; il a travaillé à la consolidation de l'édifice de la Confédération et au peuplement d'un demi-continent. Pendant quelque temps, les travaux de notre Hercule canadien se feront sans doute sur une moins vaste échelle, mais l'œuvre qui se présente n'est pas de moindre urgence, puisqu'elle consiste à perfectionner l'organisation administrative, à protéger le domaine public contre les assauts de l'égoïsme, à former une opinion publique plus éclairée touchant les dangers de la corruption électorale et en général, à créer au sein du parti et du pays un idéal plus élevé, en matière de moralité publique.

L'objectif visé par ma motion c'est d'inviter le Gouvernement à se consacrer à cette dernière œuvre, en un idéal plus élevé en matière de moralité, non pas tant au au sein du parti qu'au sein même du pays, car c'est moins l'intérêt des partis que celui du pays que j'envisage.

A mon avis, la première démarche à tenter pour la réalisation de cette réforme est celle-ci: il faut qu'il soit bien entendu que les départements de l'Etat ne craignent pas d'étaler leurs opérations, à ce qu'on constate et rectifie toutes les irrégualrités qui peuvent se commettre dans la gestion de ces

ministères. En outre, je désire que cette réforme s'applique non seulement aux fonctionnaires des grades inférieurs, mais qu'elle s'étend à tous les degrés de la hiérarchie administrative. Espérons que je me suis trompé en prétendant que tout faisait présager que nous ne saurions compter sur pareille initiative de la part du Gouvernement. S'il en est ainsi, je constaterai avec bonheur que le Gouvernement est à la hauteur de la tâche qui s'impose clairement et je me ferai un devoir de féliciter le Gouvernement et le pays, si le résultat de cette enquête prouve qu'il n'y avait pas lieu d'instituer pareille enquête, sauf tant qu'elle vise à dissiper les soupçons conçus par le public. Il n'est guère possible de supposer que ce soit là le résultat, mais en pareille circonstance, le Gouvernement n'aura pas lieu de regretter son initiative, et à coup sûr, le pays félicitera le Gouvernement et se félicitera lui-même des résultats obtenus.

Mais, pour réaliser cet objectif, et c'est là un des objets sur lesquels je désire appuyer, il faut que cette enquête se fasse avec toute la liberté possible ; il ne faut pas hésiter à frapper, lorsqu'il s'agit de députés qui ont détenu ici ou qui détiennent encore un mandat électif et qui posent leur candidature ; il ne faut pas craindre de frapper, quand vos coups portent sur l'homme dont le cadeau a pris la forme de souscription versée au fonds électoral ; il ne faut pas hésiter non plus, si vos coups atteignent le chef même du ministère, bien que je ne veuille nullement me livrer à aucune insinuation, ce qui est tout à fait étranger au but que je vise. Bref, si cette enquête doit porter ses fruits, il faut qu'elle se fasse librement et sans entrave.

Il faut une enquête qui rende impossible la répétition d'un fait qui figure parmi les abus les plus frappants signalés dans l'enquête en discussion : c'est que le juge chargé par le Gouvernement de cette enquête, informe ce dernier qu'un fonctionnaire occupant la position la plus élevée au département auquel préside un ministre , se permet, à l'instigation de deux candidats briguant les suffrages à une élection, de mettre à l'œuvre, sans aucun besoin, une centaine d'hommes sur un ouvrage public, et cela dans le but d'influencer leurs votes, le Gouvernement ou le ministre auquel est adressé ce rapport, reste absolument inactif et ne prenne aucune initiative à cet égard. Et voilà, cependant, ce qu'affirme l'auteur de ce rapport, et cela constitue peut-être un des faits les plus frappants tendant à démontrer l'inconvénient résultant de la limitation des pouvoirs confiés à cette commission.

Je laisse au bon sens de la Chambre le soin d'apprécier s'il y a dans ce monde une forme plus méprisable de corruption que celle qui fait dépendre l'existence de l'ouvrier de la façon dont il vote. J'ai en conséquence l'honneur de proposer que tous les mots après "que" dans la motion principale soient supprimés et remplacés par le texte suivant:

La Chambre, considérant que la commission de 1907, au cours de ses investigations au sujet des conditions du service civil, ayant incidemment fait une enquête sur l'administration de l'un des départements à Ottawa, a déclaré que ce département était défectueux dans son organisation, manquait de conscience, et que quelques-uns de ses fonctionnaires servaient deux maîtres, en dépit de ce que dit l'Ecriture—la commission critiquant en même temps d'autres départements;

Que le champ d'action de la commission Cassels était limité à une enquête du sujet de l'incompétence officielle et la malhonnêteté virtuelle dans le département de la Marine et des Pêcheries; que le rapport de la commission, avec la preuve annexée, justifie amplement l'accusation de négligence officielle, de gaspillage et de transactions frauduleuses dans ce département, et porte à croire que des méthodes analogues existent dans les autres départements qui dépensent des sommes considérables de deniers publics,

Déclare que, dans le but de faire disparaître les soupçons qui pèsent sur l'administration des divers départements, de satisfaire à la demande du pays qui exige l'emploi de méthodes honnêtes, et de débarrasser le service public d'incompétence, de gaspillage et de pratiques corrompues, il est désirable et nécessaire, dans l'intérêt public, qu'une enquête minutieuse et sans entraves soit faite par une commission compétente sur l'administration de tous les départements chargés de la dépense de sommes considérables des fonds publics.

L'hon. L. P. BRODEUR (ministre de la Marine et des Pêcheries) : Je dois dire en commençant, monsieur l'Orateur, que je n'ai aucun reproche à adresser à mon honorable ami (M. Doherty) pour la manière avec laquelle il a présenté la question qu'il vient d'exposer à la Chambre; je désire même lui offrir mes sincères remerciements pour les allusions personnelles qu'il a faites à mon sujet dans son discours. Je lui suis très reconnaissant des bonnes paroles qu'il m'a adressées parce que je n'ai pas été accoutumé dans le passé à recevoir de pareils égards.

Depuis que je suis entré dans ce département, j'ai fait tout ce que j'ai pu pour mettre son administration sur une base régulière. J'ai été nommé ministre de la Marine et des Pêcheries quelques mois avant la session de 1906, à un moment où je n'avais pas eu le temps de me mettre entièrement au courant de la situation du département.

Pendant cette session, il y eut plusieurs enquêtes au comité des comptes publics et dans d'autres comités, relativement à l'administration du département. Comme ré-

sultat de ces enquêtes, j'acquis la certitude que des réformes étaient nécessaires particulièrement dans les méthodes de la comptabilité qui étaient absolument mauvaises. J'ai nommé quelques personnes qui m'avaient été fortement recommandées, pour établir dans le département un système de comtabilité qui devait permettre au ministre et aux fonctionnaires supérieurs d'exercer une autorité plus grande sur l'administration. Plus tard quand les commissaires du service civil vinrent enquêter dans mon département, ils m'ont rendu le témoignage que je leur avais accordé la plus grande latitude pour découvrir tout ce qu'il pourrait y avoir de mauvais dans l'administration de ce département. Enfin, les commissaires, dans leur rapport, déclarent que:

Il paraîtrait aussi qu'il y a manque de confiance. A propos des dépenses énormes qui sont jugées nécessaires, le mot escompte n'apparaît jamais. Il est tacitement compris que cela n'existe pas; mais tout le monde commercial sait autre chose. Si quelqu'un retire quelque bénéfice d'une opération commerciale avec le Gouvernement à part le trafiquant, alors il doit être clair que dans ces grands achats faits pour le Gouvernement, sans escompte, ces fonctionnaires doivent aider au trafiquant à avoir de plus hauts prix du Gouvernement qu'il ne peut en avoir n'importe où ailleurs; car, partout ailleurs, il lui faut accorder de l'escompte. En d'autres termes, quelques-uns des fonctionnaires du Gouvernement servent deux maîtres et apparemment réussissent auprès des deux, malgré ce qui est dans l'Ecriture.

J'ai ensuite adressé à Son Excellence le Gouverneur général et à mes collègues, un rapport conçu en ces termes:

Cette déclaration laisse supposer que des commissions sont indûment reçues ou que l'on paie des prix majorés grâce à la malhonnêteté de fonctionnaires du département de la Marine et des pêcheries. Mais, malheureusement le rapport ne mentionne aucuns noms, ce qui lui permettrait de prendre une décision définitive quant à ces fonctionnaires. Cependant, il est de l'intérêt du département de la Marine et des Pêcheries et du pays que des mesures immédiates soient prises pour que l'on puisse savoir quels fonctionnaires (s'il y en a) méritent condamnation et pour que les autres puissent avoir l'occasion de se défendre des accusations implicitement portées contre eux.

Cette recommandation que je faisais, fut adoptée par Son Excellence le Gouverneur général et par mes collègues et l'honorable juge Cassels, que chacun dans cette Chambre reconnaît comme un des jurisconsultes les plus remarquables du pays, comme un homme impartial et droit, fut nommé pour présider à l'enquête ordonnée en vue d'étudier les accusations portées contre les fonctionnaires du département.

Nous avons maintenant le rapport entre les mains et nous avons agi conformément à ses indications. Mon honorable ami de Sainte-Anne (M. Doherty) nous a donné un résumé de ce qui avait été fait relativement aux fonctionnaires compromis par ce rapport, mais mon honorable ami déclare dans son discours que tout en reconnaissant l'intégrité personnelle du ministre, il ne peut pas s'empêcher de dire que le ministre est constitutionnellement responsable de la conduite de ces fonctionnaires.

M. DOHERTY: Je crois avoir dit qu'en ce qui concerne la question de responsabilité constitutionnelle, je ne désirais pas exprimer une opinion.

L'hon. M. BRODEUR: Comme la question de responsabilité constitutionnelle a été soulevée, qu'il me soit permis d'en parler un peu et de faire reposer la responsabilité où elle doit être et d'établir si le ministre actuel doit être tenu responsable de tout ce qui a été accompli depuis la Confédération. Le juge Cassels a déclaré dans son rapport que la méthode qui a été trouvée défectueuse dans le département était spécialement celle de l'achat des fournitures, ce qu'il appelle le système de patronage et il ajoute:

Le système paraît s'être perpétué d'une administration à l'autre depuis la confédération.

C'est le système qui a toujours existé. Je ne citerai pas seulement la déclaration de l'honorable juge, mais je crois que je pourrai donner la preuve à la Chambre, par des correspondances et des documents que le système existait déjà à l'époque où les membres de l'opposition avaient la direction de ce département et je montrerai que j'ai été le premier ministre à effectuer les changements qui sont recommandés par le juge-commissaire Cassels. Un grand nombre de ministres m'ont précédé dans la direction de ce département et leur compétence était bien supérieure à la mienne. Voici le nom de mes prédécesseurs avec la durée de leur passage au ministère:

Ministres.	Dates.
Hon. Peter Mitchell..	1867 à 1873
Hon. Albert J. Smith..	1873 à 1878
Hon. J. C. Pope..	1878 à 1882
Hon. A. W. McLelan..	1882 à 1885
Hon. G. E. Foster..	1885 à 1888
Hon. sir Chas. Hibbert Tupper..	1888 à 1894
Hon. John Costigan..	1894 à 1896
Hon. sir Louis Davies..	1896 à 1902
Hon. Raymond Préfontaine..	1902 à 1905

J'ai été nommé au commencement de 1906 Quelques-uns de mes adversaires prétendent que je devrais être tenu responsable d'un système qui existait sous des ministres qui étaient mes supérieurs en talents, mais comme je l'ai dit, j'ai été le premier ministre qui se soit débarrassé du système de patronage en 1908. Comme nous arrivons peut-être au dernier chapitre de cette fameuse enquête de la marine, il est bon de faire une revue de ce qui s'est passé autrefois.

Jetons un coup d'œil dans les dossiers depuis 1867 et assurons nous si je dois être tenu responsable de tout ce qui s'est accompli durant cete période. Dans le rapport de l'auditeur général de 1887, page 393, nous trouvons une lettre écrite par l'auditeur général, feu M. J. Lorne McDougall, au sous-ministre de la Marine et des Pêcheries, le 21 août 1886. M. McDougall dit dans cette lettre:

J'ai été dernièrement à Québec et j'ai visité les bureaux de votre agent en cette ville. J'ai constaté que les fournitures achetées par M. Gregory ne sont pas acquises par contrat et que les prix payés sont évidemment plus élevés que ceux qui sont payés pour la même qualité de marchandises achetées par contrat pour l'hôpital de la marine. La différence vient probablement de ce que dans un cas on a demandé des soumissions, tandis que dans l'autre on ne l'a pas fait.

Puis, l'auditeur général, non seulement suggère, mais requiert, par cette lettre, que M. Gregory reçoive l'ordre d'acheter ses fournitures par voie de soumissions.

Un DEPUTE: Qui était ministre, alors?

L'hon. M. BRODEUR. L'honorable député de Toronto-nord était alors ministre.

(Exclamations.)

L'hon. M. FOSTER: Allez donc.

L'hon. M. BRODEUR: Je ne tiens pas à trouver en défaut l'honorable député de Toronto-nord; il faisait simplement ce que les autres ministres avaient fait avant lui. Mais je dis qu'il est injuste de la part de mes adversaires de s'efforcer de m'imposer la responsabilité de tout ce qui a été mis au jour durant l'enquête, quand cette enquête a simplement fait connaître le système en usage depuis 1867.

Donc, en 1886, l'auditeur général exige que des soumissions soient demandées. Quelques mois après, le 21 février 1887, sir Hector Langevin télégraphie en ces termes au sous-ministre de la Marine et des Pêcheries:

Je désire que, comme d'habitude, la peinture, la poudre, les huiles, la droguerie et la papeterie ordinaire pour les phares, l'épicerie, la quincaillerie et les articles de nouveautés, soient achetés à Québec et aussi les provisions immédiatement.

(Signé): HECTOR L. LANGEVIN.

Le 10 février 1887 un télégramme fut envoyé par le député actuel de Toronto-nord (M. Foster) au sous-ministre de la Marine et des Pêcheries, M. William Smith. En voici le texte:

Continuez patronage habituel à Baudet et Chinic, Québec, avec les conditions contenues dans lettre envoyée relativement requête sir Hector, informez Caron.

(Signé): G. E. FOSTER.

Ce télégramme fut signé par le ministre de la Marine et des Pêcheries du moment M. L. P. BRODEUR.

(M. Foster). Le 21 février 1887, M. Gregory télégraphie en ces termes, au département:

Navigation presque ouverte, dites où je dois acheter fournitures et les prix à payer. Capitaines des bateaux-phares demandent avances habituelles. Dois-je les payer, cela nécessite $2,000.

(Signé): J. V. GREGORY.

Voici le mémorandum qui fut préparé par le sous-ministre pour le ministre d'alors:

Veuillez m'informer de la méthode que vous avez décidé d'adopter relativement aux achats de fournitures par Gregory car il ne veut pas acheter maintenant sans autorisation. La meilleure méthode dns l'intérêt public est d'annoncer ouvertement pour demander des soumissions et permettre à tous de fixer des prix pour les articels principaux.

WM SMITH,
sous-ministre.

21 avril 1887.

Note pour le ministre de la Marine relativement à l'achat de fournitures à Québec. Pour décision immédiate.

M. McGreevy....

M. McGreevy était le représentant de Québec-ouest.

....m'a remis la liste des personnes auxquelles il propose d'accorder des entreprises de fourniture à Québec. Relativement à la première liste marquée pour soumissions, il propose que les diverses personnes y désignées soient invitées à soumissionner à l'égard de toute marchandise dont le département pourra avoir besoin.

Il ne s'agissait pas ici, remarquez-le bien, de soumissions publiques; il s'agissait simplement de soumissions à obtenir d'amis politiques du Gouvernement d'alors, ces personnes étant celles que recommandait M. McGreevy, alors représentant de Québec-ouest.

Relativement à la deuxième liste, il propose que les personnes dont les noms y figurent, soient employées si leurs services sont requis, ou qu'il soit acheté d'elles des fournitures sans appel de soumissions, vu qu'il serait difficile de faire des marchés pour la fourniture d'articles comme ceux mentionnés dans la deuxième liste.

WM SMITH.

22 avril 1877.

Le ministre approuve W. S., 23 avril 1907.

C'est là un exemple de la manière dont l'administration se faisait sous le régime conservateur; et si nous recherchons comment les choses ont été conduites après que l'honorable représentant de Toronto-nord (l'hon. M. Foster) eut quitté le département, nous verrons que le même état de choses a été maintenu. Une note au ministre de la part de M. Smith, sous-ministre, à la date du 27 octobre 1888, est ainsi conçue:

J'ai fait la visite des divers phares d'Anticosti à bord du steamer du gouvernement, et j'en ai profité pour m'enquérir de l'administration interne de ce navire. D'après les chiffres que l'on m'a indiqués, il m'a paru

qu'on paie en toute circonstance les plus hauts prix courants; et le capitaine m'a dit en confidence qu'il lui serait possible d'approvisionner le navire à bien meilleur compte, s'il était libre de faire les achats de qui il voudrait, sans avoir à tenir compte des attaches politiques.

Il s'est produit, dans l'intervalle, un changement de ministre au département de la Marine, et cette note de 1888 était à l'adresse de sir Charles Hibbert Tupper. Voici ce que ce ministre écrivit sur la note en question:

Convenez, en conséquence, avec chaque capitaine d'un tarif raisonnable, un peu moins élevé que le tarif extravagant actuel; et faites bien comprendre que, dans le cas de plaintes qui paraîtraient bien fondées, il sera imposé des amendes et fait des retranchements de ce chef sur la paie des capitaines.

C. H. TUPPER.

11 mars 1889.

On voit donc que Sir Charles Hibbert Tupper désirait opérer un changement dans le mode d'achat des fournitures, et proposait un tarif pour la gouverne de chaque capitaine, de conclure un marché avec lui. Cette pratique a été suivie quelques années, et après avoir examiné la question, je me suis persuadé que c'est assurément le meilleur mode d'approvisionnement de nos navires; nous pourrions conclure un arrangement avec les commis aux livres ou le capitaine de navire, nous engageant à payer une certaine somme par tête, ni plus ni moins. Mais en 1891, sir Charles Hibbert Tupper modifia cette pratique, et voici comment s'exprime M. Smith, sous-ministre, dans un rapport à son chef:

Comme je suppose qu'on a l'intention de revenir à l'ancien mode d'approvisionnement des navires à Québec, savoir: permettre aux agents d'acheter des denrées au fur et à mesure des besoins et d'en acheter autant que l'équipage en demande, tout en tenant le capitaine et le commis aux vivres responsables de la dépense totale moyenne par mois....

Puis il propose l'achat de fournitures de diverses maisons recommandées, et il est adressé à M. Gregory, Québec, et à M. Harding, à Saint-Jean, des lettres dans les termes suivants:

Je dois vous prier d'inviter nombre d'amis du Gouvernement engagés dans le commerce à soumissionner la fourniture des denrées requises dans le cours de la prochine saison.

Pas de soumissions publiques, pas de recours à la concurrence; les achats ne devaient être faits que chez des amis du Gouvernement. Puis, je vois que le 4 mai 1891, M. Gregory déclare qu'il s'était conformé aux instructions qu'on lui avait transmises, il avait invité tous les amis du Gouvernement engagés dans le commerce, à soumissionner la fourniture des denrées requises; il avait consulté M. McGreevy et M. Châteauvert pour ne pas se tromper dans le choix des marchands en question; enfin, il transmet des soumissions de la part de deux ou trois personnes amies du gouvernement conservateur. Mais voilà qu'on reproche à M. Gregory sa manière de procéder dans la circonstance, et il répond qu'il n'y a que deux épiciers qui soient favorables au Gouvernement, et qu'il n'a pu inviter les autres à soumissionner, étant donné l'ordre de ne s'adresser qu'à des partisans du ministère. Or, monsieur l'Orateur, tel est le mode d'achat des fournitures qui a été en vogue sous le régime conservateur, et qui a de même été en vogue depuis l'avènement des libéraux au pouvoir jusqu'à l'année dernière.

En compulsant les documents qui nous sont soumis, je vois qu'à Montréal, de 1888 à 1896, il ne se trouvait que 22 noms sur la liste du patronage officiel, tandis que, de 1896 jusqu'à l'année dernière, il se trouvait 170 noms d'inscrits sur cette liste; on voit donc que le nombre des fournisseurs est beaucoup plus grand sous le régime libéral que sous le régime conservateur. Cette pratique, comme je l'ai fait voir, existe depuis nombre d'années, mais je me suis convaincu qu'il est opportun d'y mettre fin; l'année dernière, je l'ai supprimée, et actuellement l'achat des marchandises se fait par voie de publicité, dans tous les cas où il est possible de le faire, et sans tenir aucun compte de la liste du "patronage". La règle actuellement en vigueur permet à l'agent acheteur de s'adresser non seulement aux amis du ministère, non seulement à mes propres amis politiques, mais à toute personne ou établissement lui faisant les conditions les plus avantageuses pour le pays et le département.

Je ne rends personne en particulier responsable de ces abus. Le nom de l'honorable député de Toronto-nord (M. Foster) a été mentionné; mais je ne le blâme aucunement à cet égard. Il s'est borné à suivre la pratique suivie antérieurement. Mais je demande qu'on ait pour moi les mêmes égards que j'ai pour mes adversaires; je demande qu'on me traite avec autant d'indulgence que j'en accorde à mes adversaires qui ont avant moi conservé une pratique défectueuse.

M. SPROULE: Le ministre me permettra-t-il de lui poser une question? En supposant que le même abus se fût produit sous douze de ses prédécesseurs au ministère, la pratique en serait-elle moins répréhensible, perpétuée avec sa sanction, et maintenant qu'elle lui est signalée par son propre commissaire?

L'hon. M. BRODEUR: J'en suis justement à faire observer que cette pratique et ces abus ont existé de tout temps dans le département. De tout temps l'auditeur général a représenté aux fonctionnaires du département l'opportunité de faire appel à la concurrence et d'abolir la pratique du patronage. Je me fais gloire d'avoir été le premier qui ait eu le courage de changer

cette pratique. Il est probable que l'honorable député sera un jour ministre et il apprendra alors comme il est difficile de modifier une pratique administrative, comme il est difficile de déraciner les abus. Mais j'espère qu'il pourra faire son devoir, comme je sais qu'il sera désireux de le faire, pour le plus grand bien du pays. Entretemps, je lui demanderai s'il ne pense pas que j'ai fait mon devoir en agissant comme je l'ai fait.

M. SPROULE: Puisque l'honorable ministre me pose carrément la question, je lui dirai qu'à mon avis il est loin d'avoir rempli pleinement son devoir, étant donné le rapport de la commission nommée par lui-même en qualité de ministre d'Etat.

L'hon. M. BRODEUR: Naturellement, c'est une affaire d'opinion; mais si l'on considère que j'ai eu le courage de supprimer des abus qui ont existé depuis la Confédération, abus que l'honorable député de Toronto-nord, un des hommes les plus habiles de notre pays, n'a pu faire disparaître, on devra reconnaître que le représentant de Rouville a fait preuve de courage et d'énergie, s'est montré disposé à remplir son devoir.

Maintenant, monsieur l'Orateur, la besogne du département s'est énormément accrue depuis quelques années; des fonctions nouvelles et importantes lui ont été confiées. Il y a lieu de tenir compte de cette circonstance dans l'examen de la situation. Voyez, par exemple, les services relevant du département; il s'en trouvait 19 il y a vingt ans, il s'en trouve aujourd'hui 40, soit une augmentation de 100 p. 100. Le département dépensait, en 1886, $1,144,520; dix ans plus tard, il en dépensait $1,316,-254; l'année dernière, il a dépensé $6,-174,855. Comment s'explique cette grande augmentation? Services additionnels dans le département. J'ai à la main un état indiquant que les nouveaux services dont la direction a été confiée au département depuis 1896, ont entraîné, l'année dernière, une dépense de plus de $2,000,000. Ils comprennent le chenal maritime du Saint-Laurent, les arsenaux de marine d'Esquimalt et d'Halifax, le matériel de sauvetage, le navire brise-glace de Fort-William, les stations de télégraphie sans fil, la milice navale, les écoles de marine, les stations de signalement, le pilotage, les navires brise-glace, les cloches sous-marines, le dépôt de Parry-Sound, le dépôt des phares à Prescott. Ce sont là de nouveaux services qui n'existaient pas en 1896, ou du moins qui n'étaient placés sous l'autorité du département. Quant aux navires de l'Etat, ils n'étaient qu'au nombre de 8, il y a vingt ans, ils sont aujourd'hui au nombre de 53. Il a été reçu, l'année dernière, 38,190 lettres contre 7,800, en 1886, et 13,000, en 1896. Les phares étaient au nombre de 534, en 1886; de 629, en 1896, et de 957, en 1908. Les gardiens de phares qui étaient au nombre de 682, en 1886; de 646, en 1896; sont au nombre de 914, en 1908. Les bouées à gaz, qui étaient au nombre de 39, en 1886, sont au nombre de 470, en 1908. Les quais, au nombre de 134, en 1886; sont au nombre de 416, en 1908. On voit l'énorme mesure dans laquelle s'est developpée la besogne de notre département.

M. SPROULE: De combien de besogne le département a-t-il été déchargé lorsqu'on en a fait le département de la Marine d'une part, et celui des Pêcheries de l'autre?

L'hon. M. BRODEUR: Je parle de tout le département, des deux divisions du département.

M. SPROULE: Vous ne parlez guère aujourd'hui que du département de la Marine, tandis qu'auparavant vous nous avez parlé des deux.

L'hon. M. BRODEUR: Je parle des deux divisions du département. Les deux branches ont été séparées en 1886, je pense; mais en 1891, on les a réunies de nouveau. Nous avons fait, je pense, d'utile besogne, et c'est ce qu'ont perdu de vue ceux qui ont critiqué mon département. Mais j'ai des témoignages de la valeur du travail que nous avons exécuté pour l'amélioration du Saint-Laurent. Voyez les vœux exprimés par la fédération des Armateurs en 1886, 1887, 1906 et 1907. Voyez les vœux exprimés par le Board of Trade de Montréal, ces années dernières. Je ferai peut-être bien d'en donner lecture à la Chambre, car ils témoignent qu'un travail très utile a été accompli.

Voyons la résolution adoptée par la Chambre de commerce de Montréal, le 15 novembre 1906 :

Le conseil de la chambre de commerce de Montréal, ayant reçu du président et des représentant des intérêts maritimes leur rapport sur l'inspection annuelle du chenal, inspection à laquelle ils ont assisté, grâce à la courtoisie du ministre de la Marine et des Pêcheries, désire exprimer son appréciation de la manière dont le gouvernemnt fédéral s'est rendu aux vœux du pays demandant qu'une somme libérale fût consacrée à l'amélioration de la navigation entre Montréal et l'océan; le conseil remercie aussi l'honorable ministre et les ingénieurs de son département d'avoir répondu avec tant d'empressement aux diverses demandes concernant les améliorations du chenal et du service des lumières, faites par cette Chambre et par la fédération maritme.

La chambre de commerce de Montréal, l'institution la plus importante du pays, félicite le département de la Marine et des Pêcheries de ce qu'il a fait pour améliorer le chenal du Saint-Laurent. Prenons encore la résolution adoptée par la fédération maritime, le 21 novembre 1906 :

Cette fédération est extrêmement satisfaite de la manière permanente et durable dont les différents travaux sont exécutés et considère que le mérite en revient à l'honorable ministre de la Marine et des Pêcheries. Les excellents résultats de cette entreprise nationale se sont déjà fait sentir dans l'abaissement des taux d'assurance, par voie du Saint-Laurent, ce qui profite non seulement aux propriétaires des navires, mais aussi aux producteurs de l'Ouest.

Les membres de cette fédération se plaisent à reconnaître la manière habile avec laquelle l'honorable ministre s'est rendu maître des nombreux détails, dans le peu de temps qu'il a été à la tête de ce département.

Une autre résolution, comportant le même sens a été adoptée par la fédération maritime, en 1907 :

Il est résolu que les membres de la fédération expriment leur satisfaction de la manière permanente et durable et considèrent que le mérite en revient à l'honorable ministre de la Marine et des Pêcheries.

Ces témoignages doivent avoir quelque valeur; l'honorable député de Saint-Antoine (M. Ames) qui connaît les membres de ces institutions se rend compte de ce que valent ces résolutions. Il sait qu'elles ont été adoptées comme étant l'expression exacte de la situation. Je pourrais citer encore une résolution adoptée par la chambre de commerce de Fort-William, le 21 mai 1907, dans laquelle on félicite le département de la Marine des efforts qu'il faisait à cette époque pour briser la glace.

Cette chambre apprécie à sa valeur l'action du ministre de la Marine et des Pêcheries en ordonnant que le brise-glace " James Whelan " soit employé à déloger la glace dans la baie du Tonnerre et le port de Fort-William, ce printemps. Le travail de ce brise-glace a avancé de deux peut-être de trois semaines l'ouverture de la navigation, et ce résultat justifie pleinement l'action du ministre de la Marine et des Pêcheries.

Cette chambre est d'avis que ces travaux pour l'ouverture du port, qui ont donné de si bons résultats, soient continués tous les printemps. Il en résultera que la navigation commencera de deux à quatre semaines plus tôt qu'à l'ordinaire et ce résultat est un facteur puissant dans le développement de l'Ouest et d'importance nationale.

Quels ont été les résultats de notre politique et des travaux exécutés sur le Saint-Laurent? D'abord les taux d'assurances ont été abaissés d'une manière appréciable. Sur le grain, ces taux sont de 60 p. 100 plus bas qu'ils n'étaient en 1900. Sur les provisions, la diminution a été de 54½ p. 100 et le président de la banque du Commerce canadienne, un homme très renseigné sur tout ce qui touche à la finance et au transport, disait à l'assemblée annuelle des actionnaires de cette banque:

De plus, depuis quelques années, le ministère de la Marine et des Pêcheries, a travaillé constamment à améliorer le service des lumières sur le Saint-Laurent et on prétend que depuis huit ans l'abaissement des taux d'assurance a permis aux propriétaires des navires et des cargaisons de réaliser une économie de $6,000,000.

Voici donc $6,000,000 que nous avons épargnés au pays, par ces améliorations sur le Saint-Laurent. Naturellement, pendant la dernière campagne électorale, nos adversaires se sont bien gardés de dire un mot de l'œuvre utile accomplie par le département de la Marine et des Pêcheries. Ils étaient trop occupés à calomnier le ministre et son département à propos de vétilles, pour pouvoir dire quelque chose des travaux exécutés dans l'intérêt du pays.

Dès mon arrivée au ministère de la Marine j'entrepris d'accomplir certaines réformes et je rappellerai en peu de mots celles que j'ai réussi à opérer. Lors de l'enquête qui eut lieu devant le comité des comptes publics, en 1906, je constate que notre système de comptabilité était absolument défectueux. Je sus qu'à cette même époque on s'occupait d'introduire des changements dans le système de comptabilité du départements des Chemins de fer et des Canaux et je pensai que je pourrais employer des spécialistes pour introduire dans mon département ce qu'on appelle le "Cost system". En quoi consiste ce système? C'est un système grâce auquel, dans tous nos ateliers et chantiers, on peut se rendre compte du coût de toutes les parties d'un article quelconque.

Non seulement nous pouvons constater le prix de l'article, mais aussi de chaque partie de cet article et alors, il est facile de se rendre compte s'il est plus avantageux de continuer à fabriquer nous-mêmes, ou s'il vaut mieux acheter ces articles sur le marché. Supposons que nous ayons besoin de quelque chose qui entre dans la fabrication d'une chaudière. Je ne pourrais pas dire ce que coûterait cet article fabriqué dans un de nos ateliers, mais grâce au système de comptabilité que j'ai introduit, nous pouvons nous rendre compte exactement de ce que cet article nous coûte. Nous pouvons alors comparer ces prix avec ceux du marché et savoir s'il vaut mieux continuer à fabriquer ou acheter des autres industriels.

C'est pourquoi nous avons adopté ce qu'on appelle le "Cost system". Avec l'ancien système nous ne pouvions pas dire si une partie quelconque des articles que nous fabriquions coûtait trop cher. Aujourd'hui les fonctionnaires du département connaissent le prix exact de toutes les parties des articles que nous fabriquons, et nous décidons s'il vaut mieux continuer à fabriquer ou acheter. Je suis certain que la Chambre approuvera ce changement.

J'ai aussi constaté à mon arrivée dans le département que la coutume existait depuis des années de solder les dépenses d'un exercice avec les crédits de l'exercice suivant. Je ne me rappelle pas exactement quelles sommes ont été payées avec les crédits de 1905-1906, pour solder des dépenses faites

durant l'exercice précédent, mais je sais que ces sommes étaient considérables. Je considérais ce système défectueux, contraire à la bonne administration du département et je décidai de le changer. Peu de semaines après mon arrivée au ministère, tous les fonctionnaires ayant des dépenses à surveiller reçurent instruction de préparer un état indiquant exactement les travaux à exécuter durant l'exercice et les sommes nécessaires pour payer ces travaux.

J'ai été très surpris de constater par le premier état qui me fut soumis—celui de M. Falconer—pas moins de $484,000 des crédits de 1906-07, avaient été employés à payer les dépenses de l'exercice précédent. L'honorable député de Toronto-nord (M. Foster) n'ignore pas à quels abus ce système peut donner lieu.

Etant bien décidé d'y mettre fin, je donnai des instructions formelles et aujourd'hui, le 1er avril 1909, le premier jour du nouvel exercice, je suis en état de dire que toutes les dépenses faites durant l'exercice qui vient de finir ont été payées avec les crédits de cet exercice. J'ai ici un état mensuel de mon département, comme ceux que je me fais remettre tous les mois, indiquant le chiffre du crédit affecté à chaque branche, les sommes dépensées durant le mois, le chiffre total des dépenses faites jusqu'à cette date, et le chiffre du crédit disponible. Cet état doit indiquer clairement non seulement les dépenses de l'exercice en cours, mais aussi celles ayant trait à l'exercice précédent. Grâce à ces états, je suis en état de dire si nous aurons assez d'argent pour les besoins de l'exercice.

Je puis aussi exercer un contrôle sur toutes les dépenses, voir si les fonctionnaires se conforment strictement à mes instructions ou s'ils les enfreignent. L'état que j'ai en ce moment sous les yeux est celui du 1er mars 1909. Il fait voir que sur un ensemble de crédits représentant une somme de $7,055,600, il reste un reliquat de $1,870,000 qui sera suffisant pour couvrir toutes les dépenses de l'exercice. Grâce à cette réforme, je puis empêcher tout virement de crédit, système qui a probablement donné lieu aux abus qui ont été découverts à Québec. Avec le système actuel, ces abus ne peuvent plus se produire. La réforme accomplie sous ce rapport comprend également un état préliminaire préparé chaque mois par les chefs de bureau, indiquant le chiffre du crédit, la somme dépensée et le reste disponible. Pour l'exercice 1908-09, qui est expiré hier, il y a un reliquat de $883,000 dont je n'aurai pas besoin. En d'autres termes, il n'y aura pas de virements et les dépenses du dernier exercice seront toutes soldées avec les crédits de ce même exercice.

Une autre réforme que j'ai accomplie, c'est celle de la classification des phares.

M. L. P. BRODEUR.

Précédemment, les salaires des gardiens de phares étaient déterminés, non par le travail qu'ils avaient à faire, mais par l'importance des phares dont ils avaient la garde, une classification contraire aux principes d'affaires qu'il convient d'appliquer à ces services, une classification laissée au favoritisme, à l'influence qu'un solliciteur peut exercer et même au nombre d'enfants qu'il peut avoir.

J'ai cru devoir réagir contre cet abus et j'ai fait préparer une classification de tous les feux d'après leur importance, leur emplacement, la nature des appareils usités, afin que le salaire des gardiens ne fût pas laissé au bon vouloir du ministre mais fût déterminé par des règles fixes basées sur des principes d'affaires. J'ai fait la même chose pour la classification des signaux de brume qui n'existait pas auparavant.

J'arrive maintenant à une autre réforme —la cinquième—que je réclame le mérite d'avoir introduite dans l'administration du département—la nomination d'un agent préposé aux achats. L'enquête avait démontré que l'existence de nombreux abus était due à ce que bien souvent les achats étaient fait sans un contrôle suffisant sur les prix, ni même sur les quantités et la qualité des articles achetés. J'ai considéré qu'il serait préférable de centraliser ce service et que les marchands de la localité ne devaient pas être les seuls invités à donner des prix. Aujourd'hui, cependant, afin de protéger les marchands locaux, quand nous publions des avis dans les journaux, nous disons si les marchandises dont nous avons besoin doivent être livrées à Québec, à Halifax, à Saint-Jean, ou ailleurs et les soumissionnaires sont invités à donner les prix des marchandises livrées à l'endroit indiqué.

Cette réforme a donné d'excellents résultats. Nous demandons des soumissions par voie des journaux chaque fois que les achats à faire sont assez considérables pour justifier une demande de soumissions.

De plus, il y a quelque deux ans, j'ai aboli l'importation en franchise des articles nécessaires au ministère, parce que j'avais constaté que ce régime comportait des abus. Dès avant l'établissement de la loi qui rend passibles de droits les articles importés par le Gouvernement, j'avais pris des mesures pour que les articles achetés pour le compte de mon ministère fussent assujétis au paiement des droits de douane, et je crois que cette réforme préviendra la répétition de certaines choses désagréables que l'enquête a dévoilées. Nous avons étendu aux navires le régime des adjudications, et à l'heure actuelle, les fournitures de tous les steamers de l'Etat moins un ou deux sont données à l'entreprise.

L'an dernier, l'honorable député de Toronto-nord (l'hon. M. Foster), traitant cette même question, faisait observer qu'il conviendrait d'approvisionner les navires non pas en achetant nous-mêmes les marchan-

dises, mais en chargeant les capitaines et les commis aux vivres d'en faire soumissionner la fourniture. C'est ce régime qui prévaut à l'heure actuelle; il était déjà établi quand l'honorable député appela mon attention au sujet de différents vaisseaux de l'Etat, et en ce moment même, un préposé des entreprises s'occupe de conclure des arrangements à l'égard des autres navires que nous avons mis en service.

Qu'il me soit aussi permis de signaler l'amélioration sensible qui s'accuse dans les travaux relevant de la commission du port de Montreal. Ces travaux, mon honorable ami de la division Sainte-Anne de Montreal (M. Doherty) sait fort bien comment on les exécutait autrefois. Nous avons institué une nouvelle commission, et les travaux s'exécutent aujourd'hui d'une façon qui fait honneur au pays tout entier aussi bien qu'aux commissaires eux-mêmes. L'honorable député de Sainte-Anne dit qu'il s'est produit des cas de corruption qui ont été mis au jour; c'est encore vrai. Mais qu'il me permette de lui assurer que cette corruption n'était connue ni du ministre ni d'aucun des hauts fonctionnaires du ministère. Ces cas de corruption se sont produits à la faveur d'un régime qui prévalait depuis nombre d'années, d'un régime qui n'avait jamais donné de résultats satisfaisants et que nous nous employons à modifier.

Je ne veux pas prolonger mes observations outre mesure. Je crois avoir démontré que le ministère de la Marine et des Pêcheries est maintenant sur un pied qui lui vaudra la confiance du Parlement et du pays. Faudrait-il aller plus loin que cela? Suivant mon honorable ami, nous devrions instituer une nouvelle enquête. Les raisons qu'on avait de tenir une enquête sur les affaires du ministère de la Marine et des Pêcheries n'existent pas à l'égard de tous les autres services publics. Tient-il à faire passer tous les fonctionnaires de l'état pour des voleurs ou des pot-de-viniers? Je sais que tel n'est pas son désir. On doit supposer que ces fonctionnaires sont honnêtes. Il existait quelque raison de faire une enquête au sein du ministère de la Marine et des Pêcheries parce que nous avions sous les yeux le rapport où les commissaires du service civil concluaient à l'absence de sens moral chez le personel de ce ministère. Je ne crois donc pas que l'honorable député ait quelque motif de demander plus que nous avons fait.

On a fait allusion à la destitution de certain fonctionnaires de mon ministère. J'avoue que j'ai eu un devoir fort pénible à remplir. J'ai reçu un très grand nombre de lettres où des mères, des sœurs, femmes et enfants me suppliaient de me montrer indulgent à l'égard de ceux qui se sont trouvés impliqués dans les révélations faites au cours de l'enquête de M. le juge Cassels. Il m'a été bien difficile en certains cas de rester sourd aux supplications de ces personnes. Mais je me suis occupé de la question l'esprit libre de tout sentiment ami ou hostile, et mû par le seul désir de rendre justice à tous ceux qui se trouvaient visés par l'enquête. Je me suis efforcé de faire mon devoir non en tant qu'ennemi, non en tant qu'ami, mais à la façon d'un magistrat appelé à rendre justice.

Le rapport sur cette affaire, déposé depuis quelques jours, est le fruit de l'étude approfondie du cas de tous ceux qui se sont trouvés compromis par ces révélations. En agissant comme j'ai fait, j'ai simplement rempli le devoir que m'assignaient les faits qui ont été dévoilés. Enfin, je m'en remets au jugement du Parlement. Je suis prêt à me soumettre à la décision que rendra le peuple, et je crois qu'à l'avenir le ministère de la Marine et des Pêcheries sera dirigé de façon à toujours faire honneur au pays.

M. J. W. MADDIN (Cap-Breton-sud): Monsieur l'Orateur, le projet de résolution que mon honorable collègue de Montréal (M. Doherty) a déposé entre vos mains tend à démontrer aux yeux du Gouvernement la nécessité d'instituer à l'égard de tous les ministères à dépense une enquête semblable à celle que M. le juge Cassels a faite au sein du ministère de la Marine et des Pêcheries. A vrai dire, le projet de résolution a une portée plus grande que cela: il donne à entendre qu'il y aurait lieu d'autoriser des investigations qui se feraient sans entraves et seraient plus complètes que celles de M. le juge Cassels. L'honorable ministre de la Marine et des Pêcheries n'a pas réussi à réfuter un seul des arguments de mon honorable ami de Sainte-Anne, bien qu'il ait pris un peu plus d'une heure à lui répondre; il a consacré la plus grande partie de son discours à se défendre et à se décerner un brevet d'honnêteté en ce qui concerne la direction de son ministère. Il semblait tout particulièrement désireux de faire parade des éloges qu'il a reçus des diverses chambres de commerce du pays.

Monsieur l'Orateur, la Chambre n'a pas à s'occuper en ce moment de cet aspect particulier de la gestion de son ministère, et le projet de résolution ne le vise en aucune façon. Nul ne prétend à cette heure que son ministère n'est pas bien dirigé, nul membre de la gauche ne nie que des réformes y ont été opérées. Nous pourrons nous occuper de cela en quelque autre circonstance; pour l'instant, il n'en est pas question. Il s'agit simplement de savoir si les révélations contenues dans le rapport de M. le juge Cassels nous autorisent à dévoiler au public ce qui se passe au sein des autres ministères qui font de grandes dépenses de deniers.

Le ministre n'a eu aucune raison à faire valoir contre l'institution d'une telle en-

quête. Il demande qu'on passe l'éponge sur ce qui s'est fait dans son ministère depuis qu'il en a la direction et fait observer que de tous ceux qui se sont succédé à la Marine, il est le seul qui ait eu le courage d'entreprendre d'en réformer l'administration. C'est en février 1906, dit-il, qu'il fut nommé ministre de la Marine et des Pêcheries; or, le 8 mai de la même année, quelques mois à peine après l'avènement du ministre, mon honorable collègue de Grenville (M. J. D. Reid) s'exprimait dans les termes suivants sur le parquet de la Chambre:

Il y a deux ou trois ans, nous avions l'éclairage au gaz, système Pintsch, qui donnait une lumière permanente sur chaque bouée. On le remplaça par l'éclairage au gaz acétylène.

Et il ajoutait:

Mais comme le rapport de l'auditeur général établit qu'au cours de 1905 le Gouvernement a dépensé près d'un million pour effectuer ce changement, je n'hésite pas à dire qu'il y a eu un grapillage formidable—je dirai même un vol du quart ou de la moitié. Cet argent est allé quelque part.

Il existe au ministère de la Marine et des Pêcheries un système grâce auquel une commission d'au moins 25 p. 100 est prélevée sur presque chaque item de dépense relative à ce service. Quand le ministre de la Marine et des Pêcheries aura examiné les comptes, je suis persuadé qu'il sera obligé de venir avouer devant la Chambre que tout ce qui se rapporte à cette affaire de l'éclairage a été payé au moins 25 p. 100 plus cher que ne l'aurait payé n'importe quel membre de la Chambre. C'est là un fait dont je mets le ministre au défi de nier l'exactitude. Je puis le prouver dès maintenant par les comptes que je vois dans le rapport de l'auditeur général. Une pareille organisation ne devrait pas exister au sein du ministère de la Marine et des Pêcheries. Pareille chose ne se pratique pas sans que quelqu'un en profite. C'est une honte de faire payer de tels prix à l'Etat.

C'était en mai 1906. Et cependant le ministre ose venir se vanter de la probité qui règne dans son ministère. Il suffit qu'une femme parle de sa vertu pour qu'on commence à douter de ses mœurs. Le ministre n'a bien compris son devoir qu'en 1908, puisque ce n'est que cette année-là, dit-il, qu'il a eu le courage d'ordonner que la fourniture des choses nécessaires à son département fût mise en adjudication. En outre, après que l'honorable député de Grenville (M. Reid) eut signalé cette affaire à l'attention du ministre, celui-ci établit un nouveau mode de comptabilité dans son ministère; MM. Falconer et Cie, de New-York, se livrèrent à des investigations qui coûtèrent for cher: ils furent chargés de vérifier le mode de comptabilité du ministère de la Marine et des Pêcheries. Que découvrirent-ils? L'existence d'un état de choses plus détestable encore que celui que M. Reid avait osé signaler. Bien que ces investigations aient eu lieu en 1907, le ministre a attendu jusqu'à 1908 pour opérer des réformes.

Au dire du ministre, il a toujours été d'usage depuis que son ministère existe, de favoriser des amis politiques, et pour le prouver, il est aller déterrer dans les archives une lettre en date de 1886 qui fait voir qu'à l'époque où l'honorable député de Toronto-nord dirigeait le ministère de la Marine et des Pêcheries, le régime des faveurs était en honneur à Québec, que le public n'était pas admis à soumissionner la fourniture des choses nécessaires au service du Saint-Laurent, mais que les acheteurs ne devaient s'adresser qu'à certains conservateurs privilégiés dont les noms étaient inscrivts sur la liste des favoris. Avant 1896, les ministériels d'aujourd'hui se sont longtemps plu à dénoncer le régime des faveurs comme l'un des maux qui rongeaient l'administration conservatrice. Ils proclamaient partout que leur avénement au pouvoir signifierait l'abolition de ce régime. C'est ainsi qu'ils ont réussi à capter la confiance populaire et à se faire charger de la gestion des affaires publiques. Pourquoi ne se sont-ils pas empressés d'effectuer ces réformes? Il sied bien mal au ministre de la Marine et des Pêcheries de venir prétendre aujourd'hui, en 1899, que le Gouvernement a eu raison de s'en tenir à un régime qui existait déjà en 1886.

Deux noirs ne font pas un blanc et, en déclarant que les mêmes pratiques prévalaient autrefois, le ministre ne disculpe pas son département, ni le ministère actuel, tant s'en faut.

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

Reprise de la séance.

M. MADDIN: A six heures, lorsque vous avez quitté le fauteuil, monsieur l'Orateur, je touchais aux détails de certaines affaires dévoilées dans le rapport de la commission de M. le juge Cassels. Nous constatons qu'un nommé Wm Blackeson, qui est voilier comme son père, a témoigné qu'il a payé à M. Gregory une commission de 5 p. 100 ainsi que son père l'avait fait avant lui. M. J. J. Murphy a payé une commission de 5 p. 100 à M. Gregory et il a reçu 15 p. 100 de bénéfices sur ses ventes à l'Etat, en sus de ce qu'il a payé à M. Gregory. Nous constatons aussi qu'au moins 28 commis du département dans la ville de Québec ont reçu, en trois ans, de M. Drolet, un montant de $9,342, soit $3,114 par année ou $333, par tête, terme moyen.

De plus, il est prouvé que M. P. J. Mailloux savait que des paiements étaient faits à M. Gregory, et que George Davie, de la maison Davis et fils, a payé à M. Gregory $500 par année, l'une dans l'autre, pendant onze ans, outre une somme de $75 versée à M. Petty, le mécanicien du "Montcalm". M. Davie, qui traitait d'affaires considéra-

bles avec le département, savait fort bien que M. Gregory trangressait les lois du pays, en acceptant ces paiements, et il devait savoir qu'il commettait lui-même une infraction, car il avoue qu'il dérogeait à ses habitudes commerciales, et, pour protéger M. Gregory, dit-il, il prit l'étrange précaution de se faire remettre par MM. McGee et Cie, courtiers, les $500 en greenbacks américains de $5, afin de ne pas laisser trace des paiements. Le témoin dépose aussi qu'une autre somme de $800 fut remise à M. Gregory le 30 août 1907. Ce M. Davie réalisait un bénéfice de 50 p. 100 sur ses marchés avec l'Etat.

Entre autres faveurs de M. Davie à M. Gregory, il y a le paiement de $400 par le premier au dernier pour un voyage à New-York afin de traiter certaines affaires pour lui. Il appert que cette somme a été versée à M. Gregory afin qu'il se servît de son influence de fonctionnaire de l'Etat pour aider à M. Davie à vendre des appareils de dragage à une maison américaine. De plus, en décembre 1907, M. Davie a payé $25 au capitaine de la "Canadienne"; en décembre 1906, $50 et, en 1905, le rencontrant un jour dans la rue, il lui a glissé un billet de cent dollars.

Voilà des cas flagrants où un corrupteur s'est adressé à des fonctionnaires de l'Etat et les a séduits, en leur donnant, un des sommes insignifiantes, mais des sommes dont le total représente plus que le salaire annuel de la plupart des artisans et des ouvriers du Canada. L'artisan, qui touche $800 par année, l'une dans l'autre, se croit à l'aise et, un jour, cette forte somme a été remise à ce fonctionnaire par un entrepreneur.

La preuve relative aux agissements de la maison Halliday frères est un exemple frappant de la manière dont les affaires se brassaient à Québec. Cette maison avait passé un marché avec l'Etat relativement au louage du steamer "King-Edward" pour lequel elle devait en premier lieu recevoir $125 par jour. Or, cette maison se faisait payer par un autre département pendant qu'elle avait un marché avec le département de la Marine et des Pêcheries. Plus tard, elle présenta à ce dernier une facture à raison de $200 par jour pour le loyer du steamer et, en fin de compte, elle reçut $180 par jour, ou $45 par jour de plus que le prix convenu en premier lieu.

M. George B. Hall a remis à M. Gregory une gratification de $100. Bien qu'il fût commerçant de bois, il vendait des huiles au département et empochait une commission de 25 à 30 p. 100 à titre d'entremetteur. M. W. Doyle a payé à M. Gregory une commission de $495 ou de 3½ p. 100 sur $17,300 de marchandises qu'il a vendues au département. M. Gregory devait, paraît-il, $613,-90 à M. Doyle. Il éteignit sa dette en payant $177.77 à son créancier. M. Drouin a alloué à M. Gregory 5 p. 100 sur les achats qu'il faisait pour le compte du département. Sous prétexte que M. Gregory payait M. Drouin avant d'avoir reçu le chèque officiel, on représentait comme un escompte cette commission de 5 p. 100. Enfin, M. Gillespie emprunta de M. Gregory afin de lui allouer 5 p. 100.

Je n'entrerai pas dans plus de détails relativement à cette affaire, mais je désire appeler l'attention de la Chambre sur l'article 158 du code criminel qui a été rédigé en prévision de pareils cas. Cet article est ainsi conçu:

Est coupable d'un acte criminel et passible d'une amende de cent à mille dollars et d'un emprisonnement d'au plus un an et d'au moins un mois, et, à défaut de paiement de l'amende, d'un emprisonnement ultérieur de six mois au plus, tout individu qui:

a) Fait quelque offre, proposition, don, prêt ou promesse, ou donne ou offre une compensation ou valeur quelconque, directement au indirectement, à un fonctionnaire ou employé du Gouvernement, ou à des membres de sa famille ou à des personnes sous son contrôle, ou pour son bénéfice, dans l'intention d'obtenir, avec son aide ou à la faveur de son influence, soit l'adjudication d'un contrat avec le Gouvernement pour l'exécution de travaux, l'accomplissement de services ou la fourniture de marchandises, effets, vivres ou matériaux, soit la signature du contrat, soit le paiement de la totalité ou partie du prix en argent ou en autre chose stipulé au contrat, ou de toute subvention ou secours relatif à l'entreprise; ou

b) Etant fonctionnaire ou employé du Gouvernement, directement ou indirectement accepte, convient d'accepter, ou permet que des personnes sous son contrôle acceptent, pour son bénéfice, quelque offre, promotion, don, prêt, promesse, compensation ou valeur semblable; ou

e) Etant fonctionnaire ou employé du Gouvernement, reçoit, directement ou indirectement, soit par lui-même, soit en la personne ou par l'intermédiaire des membres de sa famille ou d'autres individus sous son contrôle, pour son bénéfice, quelque don, prêt, promesse, compensations ou valeur, soit en argent soit autrement, de qui que ce soit, pour aider ou favoriser quelqu'un dans une affaire traitée avec le Gouvernement, ou donne ou offre semblable don, prêt, promesse, compensation ou valeur; ou

g) Traitant d'affaires avec le Gouvernement, par le ministère de ses départements, paie quelque commission ou donne quelque récompense, ou, dans l'année avant ou après la négociation, sans l'expresse permission par écrit du chef du ministère ou département avec lequel l'affaire s'est traitée, et la preuve de cette permission lui incombe, fait quelque don, prêt ou promesse d'argent ou chose quelconque, à un employé ou fonctionnaire du Gouvernement, ou à des membres de sa famille, ou à des personnes sous son contrôle, ou pour son bénéfice; ou

h) Etant employé ou fonctionnaire du Gouvernement, demande, exige ou reçoit de tel individu, directement ou indirectement, par lui-même ou par le moyen ou l'intermédiaire d'autres personnes, pour son bénéfice, ou permet ou agrée que des membres de sa famille ou des personnes sous son contrôle acceptent

ou reçoivent (i) quelque semblable commission en récompense; ou (ii) dans ladite période d'une année, sans la permission expresse par écrit du chef du ministère ou du département avec lequel l'affaire s'est traitée, et la preuve de cette permission lui incombe, accepte ou reçoit quelque semblable promesse.

Je lirai maintenant l'article 150:

Tout individu trouvé coupable de quelque infraction prévue à l'article qui précède est inhabile à passer contrat avec le Gouvernement, ou à remplir aucun contrat ou aucune charge avec ou sans lui, ou à recevoir aucun profiten vertu d'un tel contrat.

J'ai cité les paragraphes de l'article 158 qui ont trait au sujet traité dans le projet de résolution et tout l'article 159, afin de démontrer à la Chambre qu'en 1892—et auparavant, je n'en doute pas—le code criminel du Canada renfermait des dispositions relatives au châtiment d'infractions semblables à celles qui étaient si fréquentes au département de la Marine et des Pêcheries, d'après les constatations de M. le juge Cassels. J'insiste sur le fait que le code criminel a été rédigé et adopté en prévision de cas semblables.

Le rapport de M. le juge Cassels fut déposé vers la fin du mois de janvier et, le 1er de février, un projet de loi à l'effet d'empêcher le paiement ou l'acceptation de commissions illicites ou secrètes et autres pratiques semblables fut lu une 1re fois devant la Chambre. L'article 1er de ce projet de loi est ainsi conçu:

La présente loi peut être citée sous le titre de loi de 1909 sur les commissions secrètes.

Lorsque le ministre de la Justice a présenté ce projet de loi, tout en convenant que ces dispositions seraient bien accueillies par la majorité de la population, j'ai tenté de lui prouver qu'il serait sage de conserver à nos lois criminelles la forme de code que feu sir John Thompson leur avait donnée, afin de les réunir toutes dans un seul volume, au lieu de les disséminer dans différents statuts, sous diverses rubriques et ornées de titres ronflants.

Y avait-il quelque raison particulière de déposer le projet de loi à ce moment-là ? Personne n'ayant encore été poursuivi en vertu de la loi criminelle sous l'accusation d'avoir reçu des commissions secrètes, espérait-on, en déposant ce projet, jeter de la poudre aux yeux de toute la population du pays, afin qu'elle ne vît que le ministre n'avait pas intenté de poursuites après les satisfaisantes révélations contenues dans le rapport de M. le juge Cassels ? Apprenant que ce rapport fourmillerait d'exemples flagrants d'infractions à la loi criminelle, a-t-on voulu détourner l'attention en soumettant un projet de loi qui, s'il ne le dit pas en toutes lettres, laisse entendre, qu'il a été rédigé dans le dessein de parer à l'avenir à des cas semblables à ceux qu'on a découverts au cours de l'enquête sur l'administration du département de la Marine et des Pêcheries ?

La loi criminelle du Canada est très explicite en ce qui a trait à ces délits. J'ai lu les articles 158 et 159 du code, et je me rends aisément compte des sentiments qui animent le ministre de la Marine et des Pêcheries lorsqu'il déclare que personne ne sait combien il lui a été cruel d'émonder son département comme il l'a fait, à preuve le décret du conseil qui a été déposé sur le bureau l'autre jour. Je comprends aisément que, touché des lettres que lui adressent les épouses, les mères, les sœurs et les enfants des fonctionnaires de son ministère, il lui répugne d'intenter des poursuites contre ces derniers.

Je ne voudrais pas prétendre qu'il faillit faire un exemple dans chacun des cas où une offense a été relevée par cette enquête; mais je dirai ceci, que s'il vient à la connaissance d'une société ou d'un pays que les lois pénales de ce pays ont été ouvertement et insolemment violées pendant une période couvrant plusieurs années, le devoir de la personne à qui incombe la responsabilité des bureaux où ces délits se commettent est de faire au moins un exemple, de faire un choix parmi les plus évidemment coupables—et ils sont nombreux—et de prendre contre celui-là des procédures devant les tribunaux.

Dans un discours qui a retenu pendant plus d'une heure l'attention de cette Chambre, l'honorable ministre de la Marine et des Pêcheries, a prétendu, en réponse à l'auteur de cette résolution, avoir été le seul qui ait eu le courage d'entreprendre des réformes dans son ministère. Il se plaint des reproches qu'on lui fait et de ce qu'en même temps les réformes qu'il a effectuées ne lui soient pas comptées. Au cours de la campagne électorale, ce n'était pas cela qu'il disait aux siens dans la province d'où il est. Il nous dit aujourd'hui qu'il ne lui a pas été donné crédit pour ce qu'il a accompli de bon dans son administration, et qu'au lieu de cela c'est une campagne de calomnies que l'on a menée contre lui. Pourtant, dans sa propre province, la presse libérale, qui tout ensemble a loué ses capacités administratives et les pires besognes perpétrées dans ses bureaux, n'affiche qu'une prétention, et c'a été celle du ministre lui-même, savoir que le seul motif aux reproches qui lui sont faits, à lui et à son administration est qu'il est français.

C'est qu'ont soutenu le "Soleil" et la "Presse" avec une autre gazette canadienne française, et l'honorable ministre lui-même.

L'hon. M. BRODEUR: L'honorable député me fera-t-il le plaisir de me citer une occasion, une seule, où j'ai parlé de la sorte.

M. MADDIN: Je ne sais plus du haut de quelle tribune, en quel jour le ministre a ainsi parlé, mais je lui promets bien de le renseigner là-dessus avant longtemps.

L'hon. M. BRODEUR: Je n'ai jamais tenu pareils propos.

M. MADDIN: Ma déférence pour l'honorable ministre comme pour les règles de cette Chambre me font un devoir d'accepter sa dénégation; et pourtant ce sont des députés de la province de Québec qui m'ont rapporté cela.

QUELQUES DEPUTES: Nommez-les.

M. MADDIN: C'est ce que je ne ferai pas. Je me contenterai de dire que ce ne sont pas des députés qui siègent de ce côté-ci de la Chambre.

C'est là la raison qui a été mise de l'avant par des journaux canadiens français de la province de Québec, en vue d'expliquer les attaques faites contre le ministre de la Marine et des Pêcheries.

Qu'il me soit permis de dire que, dans les rangs du parti conservateur, on a toujours eu pour les Canadiens-Français les égards et la considération qui leur sont dûs. Dès les premiers temps de la Confédération, et bien avant cela, dans la province supérieure, ce parti n'a jamais manqué de tenir en très haute estime la population canadienne-française de ce pays. Nous, députés de la gauche, sommes toujours prêts à payer un juste tribut d'hommages à la mémoire de Champlain, de Cartier, mieux encore, au très honoarble chef de l'administration, en tant que Canadien. Nous n'avons, que je sache, jamais fait défaut à un compatriote d'origine française, et on ne saurait, sans blesser la vérité, prétendre que c'est à cause de sa nationalité si le ministre et son administration ont été attaqués.

Voyons un peu l'histoire de cette enquête. Une commission est d'abord nommée qui, en 1907, fait un rapport un peu vif contre la gestion du ministère de la Marine et des Pêcheries, à la suite duquel l'honorable membre propose que soit faite la présente enquête que lui demandent ses collègues du cabinet. Ce sont eux-mêmes qui ont institué la procédure, et ils n'ont à s'en prendre qu'à eux-mêmes si de désagréables révélations en sont sorties.

Pour la résolution qui a été proposée cet après-midi, elle a pour objet la tenue d'une autre enquête, qui fasse la lumière sur des autres administrations où il se fait quelque dépense des deniers publics. Faute d'y donner leur adhésion, nos amis de la droite encoureront assez justement le reproche d'avoir choisi comme bouc émisaire pour ses propres péchés et pour les péchés des autres l'administration de la Marine et des Pêcheries. Si le Gouvernement refuse, il se met dans le cas de faire penser que ce ministère de la Marine et des Pêcheries est malgré tout, le mieux administré. Lorsque cet après-midi, l'auteur de cette résolution (M. Doherty) eut fini de parler, nous avons vu se lever pour y répondre monsieur le ministre de la Marine et des Pêcheries et, si je ne me trompe, c'est bien la première fois dans toute l'histoire de la Confédération qu'un ministre de la Couronne veut donner la réplique à une résolution sans dire préalablement s'il l'approuve ou s'y oppose. Il n'a pas déclaré quel vote il entend donner, pour le cas où le vote serait pris; il ne dit pas s'il est pour ou contre la résolution, et nous pouvons en conclure que son intention n'est pas de l'appuyer.

L'honorable ministre a cherché des précédents dans l'histoire du parti conservateur. Chose digne de remarque, chaque fois que ce Gouvernemnt a besoin de précédents qui pallieraient ses actes les moins avouables, toujours il s'efforce de les trouver dans le passé du parti libéral-conservateur. Après donc avoir fait la revue complète des archives de ce parti depuis 1878 jusqu'à 1896, il a pu mettre la main sur une lettre écrite en 1886.

Pourquoi, a demandé le ministre, mes adversaires ne me font-ils pas honneur des grands résultats que j'ai obtenus, du bien que j'ai accompli? D'un autre côté, pourquoi le ministre ne montre-t-il pas la même loyauté? Pourquoi ne fait-il pas honneur à la personne qui dans le temps administrait ce même ministère, des choses excellentes accomplies sous le régime conservateur au cours de ses dix-huit années de pouvoir? Au lieu de fouiller l'histoire ancienne, pourquoi ne recherche-t-il pas, à une époque beaucoup plus rapprochée de nous, des lettres qui pourraient se trouver dans les dossiers postérieurs à 1896 touchant les dépenses qui seraient de la nature de celles que décrit le rapport de M. le juge Cassels. S'il voulait être juste, c'est là ce qu'il ferait; mais ce n'est évidemment pas son intention.

Je dirai pour terminer que le ministre n'a pas touché à la question qui ressort de cette résolution: il s'est contenté de rappeler les réformes entreprises et exécutées par son ministère. Sa manière de raisonner me paraît fort singulière et quelques-unes de ses déductions très illogiques: Il dit que sous son administration la navigation du Saint-Laurent a été améliorée, comme on peut le voir par une délibération des commissaires du port de Québec; qu'il y a introduit l'usage des brise-glace, et, à ce propos, il appelle notre attention sur une délibération de la chambre de commerce de Port-Arthur. Il a, dit-il, fait baisser les taux des compagnies d'assurance pour la route du Saint-Laurent; il a encore inauguré pour le ministère de la Marine et des Pêcheries un nouveau système de camptabilité. Parce qu'il a fait tout cela, il voudrait qu'il n'y

eût pas d'enquête dans les autres administrations. Je vous prie de me dire si c'est là de la logique. M. le juge Cassels déclare dans son rapport que, pour amener une réforme dans les bureaux des diverses administrations c'est à la conscience publique qu'il recommanderait d'abord de s'adresser.

Pourquoi dans le Gouvernement ne veut-il pas de cette résolution? A-t-on rien à craindre? Aurait-on à y perdre? Est-ce que le Gouvernement ne se doute pas qu'à la suite de cette enquête du juge Cassels le public n'ait conçu à cet égard de graves soupçons.

Si les administrations visées sont absolument au-dessus du reproche, une enquête ne peut que leur être favorable. Et je sais que personne d'entre nous, membres de la gauche, ne pourra être que très heureux d'apprendre qu'il n'y avait pas lieu à tenir cette enquête. Mais, que les circonstances demandent la tenue d'une pareille enquête, c'est, je crois, ce que personne ne niera. Que pensez-vous d'un homme d'affaires comme Thomas Lindsay, par exemple, qui tient ici, à Ottawa, un magasin à rayons, si, après enquête faite, il découvrait que quinze ou vingt personnes faisant affaires avec les commis du rayon des épiceries ont induit ces commis à leur payer des mille et des mille dollars en sus du juste prix des marchandises, qu'elles leur vendaient, et que tout, de même, bien que ces mêmes personnes fissent affaires avec d'autres commis tenant d'autres rayons, celui des modes, celui des meubles, il dirait: C'est bien, je ne veux pas m'informer de ce qui se passe dans d'autres parties de mon magasin, où je suppose que tout se passe honnêtement? Ne croyez-vous pas qu'en pareil cas, tout hommes d'affaires demanderait à voir clair immédiatement dans tous les coins de sa maison? Dans tous les cas, ne croyez-vous pas qu'il verrait sur-le-champ a retrancher de la liste des personnes avec qui il fait affaires, les noms de celles qui auraient été reconnues coupables d'avoir corrompu des employés à son service? Le Gouvernement va-t-il suivre le conseil que lui donne cette commission, en s'efforçant d'éveiller la conscience publique? ne craint-il pas plutôt de soulever l'indignation? Ne craint-il pas qu'une enquête dans d'autres administrations ne tourne pas absolument à leur honneur? Je me demande si, par exemple, messieurs les ministres des Chemins de fer et des Canaux, de la Milice, des Travaux publics, des Postes, de l'Intérieur, des Mines, après avoir attentivement étudié la preuve que M. le juge Cassels met devant nous n'y reconnaîtraient pas les noms de ceux qui ont pratiqué la corruption auprès des employés du ministre de la Marine et des Pêcheries, pour être les noms de ceux-là même qui continuent à faire affaires avec leurs divers ministères.

Dire, comme le fait le ministre de la Marine et des Pêcheries que ce système de patronage avait cours au temps du régime conservateur, c'est ne rien dire du tout. Après la revue qu'il a faite des dossiers de son ministère à partir de 1896 jusqu'à ce jour, il n'a pas d'exemple à nous fournir comme il m'a été donné de lui en citer ce soir une douzaine et plus. Il n'a su trouver qu'un cas, qui nous révèle bien sa pensée; il l'a choisi tout exprès pour pouvoir nous dire que c'est là un système mis en usage par l'ancienne administration, lequel système consiste à n'acheter que de ceux qui sont les amis du ministère. La concurrence a lieu entre ces amis dont la liste est dressée dans les bureaux. Tout de même il y avait concurrence entre les partisans du ministère pour se faire adjuger l'entreprise quelle qu'elle fût. Cela est bien différent de ce que nous voyons se passer sous le régime actuel. Il y a là deux systèmes qui diffèrent du tout au tout:

Par le premier, la vente est faite à des amis du Gouvernement, qui seuls ont droit d'enchérir; par le deuxième, les amis de l'administration luttent bien, il est vrai, entre eux, mais la chose est adjugée à celui qui se sera montré le plus généreux pour les fonctionnaires.

Après la preuve que l'on trouve dans ce rapport, et dont la signification a autant de valeur pour ce qu'elle dit que pour ce qu'elle ne dit pas, et attendu les pouvoirs restreints impartis à M. le juge Cassels, lesquels ne lui permettaient pas d'aller au delà de certaines manœuvres, de certains abus, je dis que les circonstances non seulement demandent mais exigent impérieusement que soit tenue l'enquête la plus complète et la plus libre.

GEO. W. KYTE (Richmond, N.-E.): J'ai une ou deux observations à faire sur les questions qui ont été discutées cette après-midi, particulièrement au sujet du rapport de M. le juge Cassels sur l'enquête qu'il a faite au département de la Marine et des Pêcheries. Je suppose que personne, des deux côtés de la Chambre, ne conteste qu'il convient d'employer au service des départements de l'administration, dans toute l'étendue du pays, les meilleurs fonctionnaires, les personnes possédant le plus d'aptitudes, les gens les plus honnêtes et les plus fiables. On admettra de part et d'autre que le ministre de la Marine et des Pêcheries (l'hon. M. Brodeur), comme tous ses collègues dans le gouvernement du pays, ne se soucie pas de garder au service de l'administration des fonctionnaires qui se sont rendus coupables d'un abus de confiance, ou qui ont forfait à l'honneur de leurs fonctions. Mais il ne faut pas perdre de vue que le gouvernement du Canada est une grande institution, qu'il employe

une multitude de gens, d'une extrémité du pays à l'autre, que ces personnes ne sont pas placées sous la surveillance immédiate du ministre responsable, et qu'il arrive naturellement—ce qui est inévitable—qu'il faut s'en rapporter en grande partie à l'intégrité de l'employé lui-même.

Plusieurs fonctionnaires du département de la Marine et des Pêcheries ont été convaincus de malhonnêteté, et d'infraction à cette règle d'honneur et de vertu posée pour la gouverne des employés publics. Il ne s'agit pas de savoir si le Gouvernement a agi avec droiture dans l'accomplissement de son devoir au sujet de cette affaire; on n'accuse ni le Gouvernement ni aucun des départements de n'avoir pas promptement puni les coupables quand ils leur furent dénoncés. Le rapport de M. le juge Cassels s'occupe d'un certain nombre de fonctionnaires à Québec, à Saint-Jean, à Halifax, qui ont plus ou moins manqué aux obligations qu'ils devaient à l'Etat, et aux règles de l'honneur qu'ils auraient dû appliquer à leur propre conduite. Un décret que le premier ministre a déposé ces jours derniers indique ce que le Gouvernement a fait des fonctionnaires qui ont ainsi forfait au devoir et à l'honneur. A entendre l'honorable député de Sainte-Anne (M. Doherty) et l'honorable député de Cap-Breton (M. Maddin), l'on dirait que le Gouvernement, ayant appris que ses fonctionnaires avaient manqué à leur devoir ou commis un abus de confiance, leur avait tout pardonné au lieu de les punir sur-le-champ. Il n'en est pas ainsi. La preuve apportée par ce décret montre que tous les fonctionnaires convaincus de malhonnêteté ont été punis selon que le Gouvernement se croyait obligé dans chaque cas. Je ne répéterai pas les noms de ces personnes, car il me paraît inutile de consigner leurs noms dans les archives du pays. Je répéterai simplement que tous les employés convaincus de malhonnêteté ont été congédiés, et ne sont plus à l'emploi du Gouvernement.

Quant aux ministres eux-mêmes, je rappellerai à l'honorable député qu'il n'y a pas, dans toute la prouve et dans tout le rapport de monsieur le juge Cassels un seul mot de censure à l'adresse d'un membre quelconque du Gouvernement. Je sais, et la Chambre sait comme moi, que depuis douze mois l'atmosphère est remplie de toutes espèces d'accusations d'irrégularités et de malversations en bloc dans les différents départements de l'administration On se rappelle que tous les ministres ont été mis en accusation devant les électeurs pendant la dernière élection, que les choses les plus échevelées comme les plus injustes ont été lancées à leur adresse. Mais le rapport du commissaire exonère tous les ministres dont les noms ont été traînés de la sorte. Vu que l'honorable député de Sainte-Anne s'est surtout appesanti sur le rapport de la commission du service civil, je ferai observer que la commission n'a pas fait prêter serment à aucun des témoins qu'elle a assignés. Sa commission l'autorisait à tenir une enquête sur certains départements publics, et comme résultat de son enquête, elle est venue à la conclusion, bien qu'aucun témoin ne fût assermenté, qu'il existait des irrégularités dans certains départements. Au sujet de la différence d'opinion entre les deux commissions, monsieur le juge Cassels dit à la page 8 de son rapport en parlant de la commission des phares:

> Je suis certain que si MM. Fyshe et Bazin avaient entendu la preuve qui a été établie devant moi, ils n'auraient pas employé le langage qui précède.

C'est-à-dire certaines paroles au sujet de la mauvaise administration de la commission des phares, où l'accusation implique la malhonnêteté, ou plutôt le manque de conscience. Mais, comme je le disais il y a un instant, le juge Cassels ayant entendu toute la preuve assermentée, vint à la conclusion que si ces commissaires avaient entendu la preuve établie devant lui sous la foi du serment, ils n'auraient pas tenu ce langage. Maintenant, quant aux allusions aux autres divisions du service civil, je tiens à faire voir que le commissaire ne censure pas le ministre d'aucun département. Au contraire, la commission du service civil parle du département des Postes, du département des Chemins de fer et des Canaux, du département de la Douane, du département du secrétaire d'Etat en termes qui ne laissent pas du tout supposer la moindre indice de malhonnêteté dans leur administration. Les seuls deux départements auxquels la commission fait une allusion circonstanciée sont le département de la Marine et des Pêcheries et le département de la Milice et de la Défense. La seule accusation portée contre ce département est celle de dépenser beaucoup d'argent, et voici les paroles du rapport:

> Les dépenses de ce département augmentent par sauts et par bonds. Le total de la dépense imputable tant sur le capital que sur le fonds consolidé était en 1903-1904 de trois millions et demi environ. Le budget de dépenses récemment soumis au Parlement pour l'exercice expirant le 31 mars 1909 demande des crédits au total approximatif de $6,000,000. C'est-à-dire qu'en quatre ans et neuf mois, les dépenses auront augmenté, si le budget est voté tel quel, de trois millions.

Ces paroles en soi ne comportent aucune accusation de malhonnêteté contre le département de la Milice, bien qu'elles laissent entendre que les commissaires soupçonnaient des dépenses irrégulières. Inutile de rappeler qu'au cours de la période indiquée par la commission du service civil,

c'est-à-dire depuis quatre ans, le département de la Milice, poursuivant sa politique d'expansion dans le but de soulager la métropole d'une partie du fardeau qu'elle s'imposait pour nous depuis un siècle, avait décidé de se charger du maintien des fortifications d'Halifax et d'Esquimalt. Or, les honorables députés de la gauche sont fidèles à l'empire anglais, au drapeau britannique, et nous avons eu, un de ces soirs derniers, la preuve de ce qu'ils sont capables pour contribuer à la défense de l'empire. Donc, ces honorables députés ne peuvent condamner le département de la Milice parce que ses dépenses ont augmenté de deux ou trois millions pour avoir assumé la responsabilité des fortifications en question.

Il est vrai que les crédits du département ont augmenté de plus de deux millions pour l'entretien seul de la garnison d'Halifax, mais les honorables députés de la gauche ne trouveront certainement pas à redire contre le département pour avoir contracté cette obligation, puisqu'elle degrève par là même d'autant le budget de la Grande-Bretagne. Quant à l'administration interne du département de la Milice, la commission critique en effet certains fonctionnaires, et les fonctions qui leur sont assignées, et elle fait voir qu'il serait probablement possible de réduire la dépense sous certains rapports et de pratiquer plus d'économie si le département était réorganisé. Bien, j'ai la pleine certitude que le ministre de la Milice va s'empresser de rechercher immédiatement de quelle façon il peut effectuer des économies, tout en satisfaisant à l'augmentation périodique de la dépense. Voici maintenant ce que disent les commissaires au sujet du département des Postes:

Vos commissaires trouvent que ce département est le troisième plus grand des départements de l'administration au point de vue de la loi du service civil. Autant que vos commissaires ont pu s'en assurer, les affaires de ce département sont conduites d'une façon pratique, et nous n'avons pas de faute à lui reprocher, si ce n'est l'intervention de la politique et peut-être, une tendance à administrer trop économiquement.

Je me demande si les honorables députés de la gauche vont se récrier parce que le département des Postes est administré trop économiquement. Bien qu'il serait regrettable si le ministre faisait la sourde oreille à certaines demandes d'améliorations du service postal, je suis sûr que toute la députation se réjouit de ce que la seule faute que la commission du service civil ait à lui reprocher, est d'administrer son département trop économiquement. Il n'y a là aucune accusation de malhonnêteté. Je passe maintenant au département des Chemins de fer et des Canaux:

Vos commissaires n'ont pas l'intention de faire aucune remarque spécifique à propos de ce département, bien que ce soit un des grands départements de dépenses, et qu'il encaisse de forts revenus de ses chemins de fer. L'actuel sous-ministre du département des Chemins de fer et des Canaux, qui n'est que depuis peu en fonctions, a établi un nouveau mode de comptabilité sur l'Intercolonial, et il paraît probable qu'il en résultera une amélioration générale.

Je pourrais continuer ainsi pour tous les départements, et dans aucun cas les commissaires jettent-ils le moindre discrédit sur le ministre responsable ou sur l'administration du département. Je reviens donc sur l'unique question en discussion, et quand je déclare que le ministre de la Marine et des Pêcheries a rempli son devoir en congédiant les fonctionnaires convaincus de malhonnêteté, quand je déclare que le Gouvernement par un décret a décidé de renvoyer de son service tous ceux qui ont manqué à leur devoir, je suis certain qu'aucun député qui se targue de jugement sur un côté de la Chambre comme sur l'autre, ne peut refuser d'accepter cette détermination comme une réponse à l'accusation portée par l'honorable proposeur de la résolution.

Une autre question dont je désire parler est le marché fait par Halliday et frères, de Québec. L'honorable député de Sainte-Anne a dit que le premier marché pour l'usage du steamer était fait à $125 par jour, et que subséquemment cette somme a été augmentée à $200, et l'on insinue naturellement que l'ancien ministre est responsable de ce changement. Mais M. le juge Cassels, dans son rapport, dit:

Plusieurs fois dans son examen le colonel Gourdeau a déclaré qu'il pouvait fournir des preuves établissant que le changement avait été fait avec l'assentiment de l'ancien ministre. Le témoin dont parlait M. Gourdeau était M. Powers, ex-député de Québec. J'ai demandé au colonel Gourdeau de produire ces preuves. Il ne l'a pas fait, et je dois juger d'après celles qui sont devant moi. Sous plusieurs rapports le témoignage du colonel Gourdeau a été non satisfaisant et contradictoire.

Le rapport du juge Cassels ne dit rien de nature à montrer que l'ancien ministre de la Marine et des Pêcheries était en aucune façon responsable de l'augmentation du prix payé à Halliday et frères; au contraire, le juge Cassels dit que la promesse de M. Gourdeau de produire des preuves à ce sujet n'avait pas été remplie, et qu'il était obligé de conclure que l'ex-ministre n'était pas coupable. L'honorable député de Cap Breton-sud (M. Maddin) a dit que les ministres visés dans ces accusations n'avaient pas été cités devant aucun tribunal. Je dirai quelques mots au sujet de l'honorable ministre de la Marine et des Pêcheries. Il existe un tribunal dans ce pays, le plus haut tribunal que nous ayons. C'est le tribunal élevé de l'opinion publique. Ce tribunal existe dans le comté de Rouville. C'est le peuple de ce comté qui est représenté par l'honorable ministre de la Marine

et des Pêcheries. Vu toutes les accusations portées contre le ministre pendant les derniers douze mois au sujet de la mauvaise administration de son département, on se serait imaginé que les accusateurs auraient profité de la première occasion offerte d'appeler au jugement de ce tribunal, et de prouver que le ministre de la Marine et des Pêcheries n'était plus digne de la confiance des électeurs, et ne devait pas être renvoyé de nouveau au Parlement pour les représenter.

C'est un fait bien extraordinaire que le ministre contre lequel toutes les attaques de l'opposition et tous ces canons ont été dirigés pendant douze mois, ait été, le 26 octobre dernier, élu par acclamation. Certes si ses accusateurs avaient été sincères, s'ils avaient compris toute la gravité des accusations qu'ils portaient contre le ministre de la Marine et des Pêcheries, et son administration, ils auraient saisi la première occasion qui se présentait d'empêcher le ministre présidant le département qu'ils disaient être administré d'une façon si inefficace et si malhonnête, d'être élu de nouveau. S'il y a un comté dans le pays où ils auraient dû faire la bataille, et une bataille acharnée pendant la dernière élection, c'était bien le comté de Rouville, afin d'empêcher ce ministre de revenir " jeter la honte sur la charge élevée qu'il occupait ", pour me servir de leurs propres expressions. Mais le seul comté au Canada où ils ont laissé faire l'élection par acclamation a été le comté de Rouville, et nous avons là certainement la meilleure réponse, et la seule réponse, à faire aux accusations contre le ministre de la Marine et des Pêcheries. Et il est bien vrai que nous avons eu le plaisir d'entendre l'honorable député qui a proposé cette résolution cet après-midi, (M. Doherty) donner un beau certificat d'honnêteté au ministre de la Marine et des Pêcheries. Je n'en ai pas été surpris parce que j'étais convaincu, depuis l'élection du 26 octobre dernier, que les honorables membres de la gauche lorsque le temps serait arrivé pour eux de produire des preuves à l'appui de leurs accusations, trouveraient extrêmement difficile de continuer leur campagne plus longtemps. Je m'attendais à entendre l'honorable député de Sainte-Anne (M. Doherty) faire un grand éloge de l'honorable ministre de la Marine et des Pêcheries, et pourquoi m'attarderai-je plus longtemps à défendre l'honorable ministre contre des accusations qui ont été entièrement réfutées, dont il a été complètement vengé, accusations que les honorables membres de la gauche eux-mêmes ont déclaré cet après-midi être sans aucun fondement. Mais, monsieur l'Orateur, il n'est peut-être pas bon que le peuple oublie ce que le parti conservateur a fait lui-même lorsqu'il était au pouvoir. L'honorable député de Cap-Breton-sud a fait une admission si significative que je veux en dire un mot. Il a dit que chaque fois que le parti libéral voulait trouver un précédent de corruption, il allait le chercher sous le régime conservateur. Cela est si absolument vrai que j'ai été très étonné d'entendre l'honorable député l'avouer. Je ne rapporterai pas toute la longue histoire qui remplit les pages du hansard entre les années 1878 et 1896, mais je citerai un cas qui montrera que l'on ne doit pas tenir le ministre de la Marine et des Pêcheries responsable de tout ce que les fonctionnaires de son département ont fait, particulièrement lorsque ces actes ont été commis à des centaines de milles de sa surveillance directe. Je veux parler de l'affaire du pont Curran, au sujet duquel une enquête a été faite en 1894. Ce fut la dernière enquête avant la défaite du parti conservateur.

Le gouvernement conservateur, demandait a la Chambre un crédit de $170,000 pour la construction du pont Curran a Montréal. L'honorable député de Lanark-sud (M. John Haggart) était alors ministre des Chemins de fer et des Canaux. Le pont avait été construit en régie, non pas à l'entreprise, ni à la suite de soumissions, et l'on découvrit que $170,000 ne suffiraient pas pour compléter les travaux, mais qu'il en faudrait $400,000. Le ministre des Chemins de fer de ce temps là ne se s'est occupé de surveiller l'exécution de ces travaux ni de se renseigner par lui-même si l'argent était honnêtement employé. J'exonère l'ex-ministre de toute accusation d'avoir failli à son devoir en cette circonstance, car bien que ces travaux fussent exécutés à seulement trois heures de voyage, à Montréal; bien que l'on pût communiquer facilement par chemin de fer, téléphone ou télégraphe; bien que le ministre pût tenir plus facilement un œil ouvert sur ces travaux que le ministre de la Marine ne le pouvait à l'égard d'une horde de fonctionnaires répandus par tout le Canada, je ne prétends pas que l'on puisse reprocher au ministre des Chemins de fer et des Canaux d'alors que l'argent a été très mal employé.

Lorsque cette question a été discutée en Parlement, il a été prouvé au delà de tout doute que l'argent avait été gaspillé d'une façon dont on n'avait jamais eu l'exemple devant aucun comité de cette Chambre. La quantité de bois employée dans la construction du pont était de 2,594,000 pieds et l'on fit payer au gouvernement pour 3,613,000 pieds, soit un million de pieds de plus représentant une somme dépassant $15,000. Sur le pont de la rue Wellington le taillage de la pierre a la journée qui aurait dû coûter $3,000 en a coûté $16,715, et sur les travaux du pont du Grand-Tronc qui n'auraient dû coûter que $3,000 le gouvernement a payé $23,180. L'attention du gouvernement avait été appelée sur cet état de chose par certaines, observations faites

dans cette Chambre, et par certains articles publiés dans les journaux de Montréal, L'ex-ministre des Chemins de fer a entrepris alors de faire une enquête, et il découvrit que toutes les accusations concernant les dépenses en cette affaire étaient absolument vraies. A la session de 1894, Sir Richard Cartwright, qui était alors membre de cette Chambre, proposa une résolution censurant le gouvernement de sa conduite relativement à ces travaux, le dernier paragraphe de sa résolution se lisait comme suit :

Que dans l'opinion de cette Chambre le département des Chemins de fer et des Canaux mérite le blâme le plus sévère pour son incompétence, la négligence de ses devoirs, son extravagance et sa mauvaise administration au sujet de ces travaux.

La défense offerte par M. Haggart, alors ministre des Chemins de fer, a été justement celle que j'aurais pensé qu'il ferait, et je crois à chacune des paroles qu'il a prononcées. Il a dit :

A venir jusqu'à l'enquête faite devant le comité des comptes publics, je n'avais entendu dire qu'il y eût eu un certain nombre d'hommes transférés du bordereau de paye de M. Kennedy sous celui de M. Saint-Louis, et je dois ajouter qu'il m'était absolument impossible de découvrir les fraudes dont l'existence m'était connue. Je savais que la quantité de bois de service portée au compte du canal était bien au-delà des besoins de la construction du pont; je savais que la dépense imputée au chapitre de la main-d'œuvre était évidemment grossie; et je savais que les demandes faites au département excédaient les justes bornes des besoins d'une telle entreprise. Je pris tous les moyens d'arriver au fond de ces fraudes et dans ce but je fis détacher du service de l'Intercolonial les agents de la police secrète avec ordre des les envoyer surveiller les opérations des travaux à Montréal, mais il me fut impossible de constater où les fraudes se commettaient. J'eus beaucoup de difficulté à obtenir le témoignage du pointeur, M. Doheny, dans le but de défendre le Gouvernement contre une poursuite intentée par M. Saint-Louis devant la cour de l'Echiquier pour une somme s'élevant, je crois, à $67,000 ou $68,000. J'eus beaucoup de peine à obtenir des preuves suffisantes pour établir la perpétration de ces fraudes.

Et plus loin :

Lingénieur en chef me fit, sur l'état des affaires, un rapport dans lequel il disait que d'après tout ce que M. Douglas avait pu découvrir, il croyait que la dépense atteindrait $360,000, mais que M. Douglas continuerait son enquête. M. Douglas a continué son enquête et a fait rapport que le coût des ponts dépasserait la somme qu'il avait nommée.

Voici donc un ministre des Chemins de fer dans le gouvernement conservateur qui apporte comme défense qu'il lui était impossible de connaître les méfaits perpétrés à 100 milles seulement de la ville d'Ottawa. Cette défense a été acceptée et la motion de sir Cartwright rejetée, tous les membres conservateurs de la Chambre votant pour absoudre le ministre. L'hon. M. Haggart a déclaré que l'argent avait été mal employé hors sa connaissance. Il avait été trompé par ses fonctionnaires, n'est-il pas juste de demander à cette Chambre que les fautes commises par le département de la Marine et des Pêcheries l'ont été hors la connaissance du ministre et étaient d'une nature telle qu'il lui était impossible de s'en apercevoir.

M. STAPLES : Je n'étais pas ici lorsque l'honorable député a commencé son discours, mais je voudrais lui demander s'il parle du pont de Québec ?

M. KYTE: Je parlais du pont Curran.

M. STAPLES : Le pont Curran est-il encore debout ?

M. KYTE : Le pont Curran a été terminé, et il était supposé qu'il résisterait. Mais, monsieur l'Orateur, au sujet de l'état de choses qui a existé entre les années 1891 et 1896 permettez-moi de citer quelques extraits de journaux anglais. Le "London Times" disait :

Ici, dans la mère patrie il ne peut y avoir qu'un seul sentiment, celui d'un profond regret pour le mal qui a été fait à la bonne réputation de l'aînée de nos colonies.

Le "Graphic", de Londres:

On ne le saurait nier, la corruption la plus éhontée règne au sein de nombre de services administratifs au Canada.

Le "Telegraph", de Londres:

Malheureusement, les faits livrés à la publicité en Angleterre prouvent amplement que ce n'est qu'en recourant aux moyens de purification les plus énergiques et aux mesures les plus draconiennes que l'on arrivera à éliminer de la vie publique au Canada, cette souillure de la corruption, dont l'histoire de notre pays ne nous offre pas d'exemples, au cours des derniers siècles.

L' "Echo", de Londres:

La prospérité est impossible dans un pays où le personnel des services administratifs est en ligne avec des entrepreneurs-fraudeurs, et où il est permis de faire des offres aux ministres.

Les journaux d'Angleterre font un parfait exposé de la situation au Canada, de 1891 à 1896, et le député de Cap-Breton-sud a fait une affirmation parfaitement véridique en disant qu'il faut remonter au régime du parti tory, pour trouver au pays des précédents de corruption.

Le député de Sainte-Anne (M. Doherty) a décerné un brevet d'intégrité au ministre de la Marine et des Pêcheries, et bien que le député du Cap-Breton-sud (M. Maddin) se soit servi d'un langage bien plus énergique et ait fait preuve de moins de modération que son collègue (M. Doherty), il a aussi rendu hommage au ministre. Il

affirme qu'il ne veut pas pour le moment formuler de grief quelconque contre la gestion de l'honorable ministre, mais qu'il présentera, plus tard, une accusation. Je me demande si mon collègue s'est reporté en esprit au moment de la dissolution de la législature, dans un avenir plus ou moins éloigné, alors que le premier ministre fera de nouveau appel aux électeurs canadiens. Je me suis demandé si mon collègue, lorsque viendra l'heure de cette nouvelle consultation populaire, portera de nouveau ses accusations contre le ministre de la Marine. Je tiens à dire ici à l'honorable député et à ses collègues: c'est aujourd'hui qu'il leur sied de porter des accusations contre tout membre du cabinet, et non pas au cours d'une campagne électorale, alors qu'ils donneraient libre carrière à leur imagination, et se livreraient à des déclamations sans fondement. Lorsque les libéraux siégeaient à la gauche, ils n'ont pas craint de lancer des accusations en plein parlement, en présence même de ceux qu'ils accusaient, et ils ont demandé la création de comités, afin de prouver leurs accusations. Cette attitude faisait honneur à leur courage, mais le gouvernement conservateur alors au pouvoir, tout en accordant l'enquête, ne négligeait rien pour assurer aux accusés tout le bénéfice des arguties ou des vices de forme que la loi leur offrait, pour leur protection. La résolution présentée par le député de Sainte-Anne se borne à demander l'institution d'une enquête portant sur les autres services administratifs, afin de constater l'existence d'irrégularités. Comme les députés de la gauche n'ont pas réussi à porter d'accusations, force nous est bien d'en venir à cette conclusion: c'est qu'après s'être livrés à toutes les recherches possibles, ils ne sauraient signaler un seul acte de mauvaise administration commis par un ministre présidant à un département. Le député de Sainte-Anne s'est trahi, sans le vouloir, en affirmant que les soupçons planaient sur le département.

Il n'existe pas l'ombre d'un soupçon dans l'esprit des députés de la droite, et en vue du résultat des élections, le 26 octobre dernier. Je puis affirmer qu'il n'existe pas l'ombre même d'un soupçon dans l'esprit du corps électoral. En outre, comme le peuple canadien a confié au Gouvernement la tâche de diriger les affaires publiques, les ministres peuvent s'employer bien plus avantageusement qu'en nommant des commissions d'enquête chargées de parcourir le pays pour faire la lumière sur des accusations sans fondement. Par sa motion, l'honorable député (M. Doherty) demande la déchéance du Gouvernement et il nous demande à nous, députés ministériels, de déclarer que les ministres sont indignes de notre confiance.

Grâce à leur gestion prudente, tant aujourd'hui que par le passé, les ministres présidant aux services de l'Etat, ont prouvé que lorsque l'existence de quelque irrrégularité est démontrée, ils infligent aux fonctionnaires infidèles un traitement similaire à celui dont viennent d'être l'objet certains fonctionnaires du ministère de la Marine et voilà, à mon avis, tout ce que le pays peut légitimement attendre des ministres.

M. THOMAS W. CROTHERS (Elgin-ouest): Si je ne me trompe, l'accusation lancée contre le Gouvernement ne porte pas sur les irrégularités commises par certains fonctionnaires du Ministère de la Marine et des Pêcheries. On comprend facilement qu'au sein d'un si nombreux personnel que celui du ministère de la Marine, il se commette quelques irrégularités; et on ne saurait imputer à crime soit au Gouvernement, soit aux ministres, si le titulaire d'un ministère, en constatant l'existence de quelques irrégularités, ou bien à l'époque où il aurait constaté la chose, en faisant usage d'une vigilance ordinaire, a congédié le fonctionnaire infidèle et ne lui a pas infligé le châtiment qu'il mérite, ainsi que le décrète la loi. Le fond de notre accusation, c'est que non seulement le chef du ministère de la Marine et des Pêcheries mais le premier ministre qui était au courant ou aurait dû être au fait de l'infidélité de ces fonctionnaires, trois ou quatre ans avant leur démission, n'ont pas adopté la ligne de conduite qu'ils auraient dû tenir. En outre, nous prétendons qu'aujourd'hui les ministres n'adoptent pas l'attitude qu'ils sont tenus de prendre à l'égard des employés infidèles dont la culpabilité est établie. Il y a au moins trois ans qu'ils connaissent l'infidélité des fonctionnaires qu'ils viennent de congédier, ces jours derniers.

Le député de Richmond (M. Kyte), qui m'a précédé, affirme que le commissaire, dans son rapport, exonère complètement les ministres. Je dois rappeler à mon collègue que, vu le champ limité des attributions assignées à la commission, le commissaire n'était pas autorisé à faire porter son enquête sur la conduite des ministres: et au cours de l'enquête, quand on a posé aux témoins certaines questions touchant la conduite des ministres, ou sur l'attitude prise par les ministres à l'égard des irrégularités commises, on ne leur a pas permis de répondre à ces questions. Le commissaire lui-même a défini en substance, le champ ouvert à l'enquête quand il dit:

> En conséquence, la commission, en date du 6 avril 1908, me nomma commissaire "afin de faire enquête et de dresser rapport sur certaines allégations contenues dans le rapport de la commission du service civil, allégations dérogatoires à l'intégrité des fonctionnaires du département de la Marine et des Pêcheries, ou de quelques-uns d'entre eux."

Il ne s'agit pas ici de l'intégrité du Gouvernement ou des ministres, mais bien de l'intégrité des fonctionnaires. Le commissaire ajoute:

Force a été de limitée le champ de l'enquête, et comme les accusations figurant dans le rapport de la commission du service civil se rattachent surtout aux exercices 1904-1905, 1905-1906 et 1906-1907, j'ai limité l'enquête à ces exercices.

L'enquête a pour objectif de faire des recherches touchant l'intégrité de certains fonctionnaires et sur leur conduite, au cours de ces trois exercices. La preuve testimoniale présentée devant l'honorable commissaire couvre près de 2,200 pages de grand format de texte imprimé, et le rapport du commissaire qui contient nombre de citations empruntées à la preouve testimoniale, couvre 70 pages. Je n'entends pas m'attarder à parcourir toute cette preuve testimoniale, de 2,200 pages de grand format de texte imprimé: mais tout député qui a lu ces témoignages ainsi que le rapport du commissaire, a dû en venir aux conclusions dont je veux donner lecture et qui sont basées sur une légitime interprétation de la preuve testimoniale et du rapport même.

1) La gestion du département de la Marine et des Pêcheries, dans son ensemble a été marquée au coin de la prodigalité, de l'absence de méthode et d'intégrité.

2) Le juge et le conseil ont tenu à ce que tous les fonctionnaires fussent en mesure de prouver leur innocence, et leur ont facilité de toute manière cette tâche. En tirant cette conclusion, je n'ai nullement l'intention de faire la moindre observation dérogatoire à l'honneur du conseil et du juge; je tiens simplement à prouver que chaque individu contre lequel il a été porté des accusations, ou contre lequel pesait quelque soupçon, a eu toutes les facilités possibles de comparaître devant la commission et de s'innocenter.

3.) L'enquête qui a été tenue a manqué de suite, a été fractionnée et faite d'une manière incomplète.

4.) Il a été prouvé, même au cours de cette enquête incomplète, qu'un grand nombre de fonctionnaires ont été infidèles à leur devoir.

5.) Que les transactions frauduleuses couvrent au moins une période de trois ans, de 1904 à 1907, période à laquelle l'enquête était limitée, bien que certains témoignages se rattachent aussi à l'année 1908.

6.) Que du premier ministre jusqu'au dernier des agents, il y a eu absence complète de zèle pour la protection du trésor public.

7.) Vu le champ limité de la commission, la responsabilité se rattachant aux honteuses conditions existantes n'a pas été répartie.

8.) Certaines révélations appellent une enquête approfondie dans la gestion des autres départements de l'Etat où s'exécutent les grandes dépenses ainsi que le parachèvement de l'enquête partielle déjà instituée sur le ministère de la Marine et des Pêcheries.

Je le répète, je ne m'attarderai pas à résumer ces 2,200 pages de preuve testimoniale; je me bornerai à la déposition de l'auditeur général, (page 230):

Par M. Watson:

Q. D'abord, venons-en au sous-ministre du département, le colonel Gourdeau. Est-il venu à votre connaissance, en votre qualité officielle, quelque chose portant sur certains actes ou irrégularités ou de nature similaire, posés par lui? Si la question est trop précise et spécifique, donnez-lui plus d'ampleur à votre gré. Vous connaissez, sans doute, le champ ou l'étendue de l'enquête?—R. A mon avis, il n'exerçait pas de contrôle ni de surveillance suffisante sur la manière dont ses fonctionnaires s'acquittaient de leur besogne, bien qu'à titre de chef, cette responsabilité lui incombât.

Q. Veuillez nous communiquer ce que vous savez touchant les actes de sa gestion?—R. J'ai fréquemment été en lieu de me plaindre touchant les prix, le coût des marchandises, le mode d'achat, l'absence de concurrence et de publicité pour les fournitures et ainsi de suite.

Page 232, figure le témoignage que voici:

Par M. Watson:

Q. Veuillez poursuivre votre dépositon?—R. Page 208, je remarque une autre inscription: "argenterie pour les steamers "Montcalm" et "Champlain", 26 décembre 1905.

Remarquez que cette transaction est antérieure à cette date, décembre 1905:

Par M. Watson:

Q. Veuillez poursuivre votre déposition?—R. Je remarque une autre inscription (page 208) sous la rubrique "Argenterie, etc., pour les steamers "Montcalm" et "Champlain", 26 décembre 1905. Monsieur,—J'ai l'honneur d'appeler votre attention sur les comptes rendus par MM. B. J. Coghlin et Cie, pour argenterie, verrerie et autres fournitures de table, au montant de $3,492.79 pour les steamers "Montcalm" et "Champlain". Je tiendrais à savoir quel avantage retire le département de l'achat de ces articles, par l'intermédiaire de MM. Coghlin, au lieu de se les procurer directement chez les marchands. Je tiendrais aussi à savoir si c'est l'habitude de fournir à ces navires qui n'effectuent pas le transport des passagers, de l'argenterie, de la coutellerie, etc., d'un prix aussi élevé que les articles figurant dans les mémoires ci-haut mentionnés.

Nous trouvons ensuite que la personne qui a reçu le montant de $3,492 a admis qu'elle avait fait un profit illicite de $1,100 sur la transaction et a remis cette somme au Gouvernement. Le Gouvernement savait ou devait savoir en 1905, quelque chose au sujet de cette transaction et le sachant je prétends qu'il aurait dû se dispenser des services d'un homme qui était coupable d'une transaction semblable.

M. A. K. MACLEAN: Pourrais-je poser une question à l'honorable député? Je voudrais lui demander s'il pourrait donner la déposition d'un comptable nommé Wm Duff, de Montréal, convoqué par la com-

mission Cassels et qui a donné son témoignage relativement à cette transaction particulière.

M. TAYLOR: Que l'honorable député prenne la déposition faite devant le comité des comptes publics.

M. CROTHERS: Je crois qu'avant de finir de parler, j'aurai donné à l'honorable député toutes les dépositions qu'il voudra entendre. Je trouve cette déposition à la page 234:

Q. J'ai compris que vous disiez que l'argenterie n'était pas dans son commerce?—R. Non, bien qu'il a pu avoir la facilité de l'acheter. Il a de fait acheté, il y a quelques années, de l'argenterie pour d'autres steamers. Lorsque je lui mis sous les yeux les factures originales, il me dit qu'il devait y avoir une erreur et, de fait, il ne savait que dire. L'affaire se termina, toutefois, par la remise de $1,100 par M. Coghlin.

Q. Oh, vraiment. M. Coghlin remboursa $1,100 sur le prix d'achat qui s'élevait à un peu plus de $3,000?—R. Oui. Le contrat, si l'on en croit le colonel Gourdeau, et ce qui m'a été confirmé par M. Coghlin était que les marchandises devaient être fournies au prix du gros primitif, plus 5 p. 100 de commission.

Par l'honorable M. Cassels:

Q. Ce qui voudrait dire qu'il a profité du fait qu'il était dans le commerce de gros pour obtenir d'autres maisons ces prix de gros, c'est ce que cela voudrait dire?—R. Oui.

M. Watson.—Mais l'assertion, au sujet du prix du gros, n'était pas exacte.

Par l'honorable M. Cassels:

Q. Je comprends cela. Mais il se servait de sa position de négociant pour obtenir des prix de gros?—R. Oui.

Q. Que savait primitivement le sous-ministre au sujet de ce contrat?

Par M. Watson:

Q. Oui?—R. Eh bien, si je me le rappelle, il a eu quelque chose à faire relativement à la commande.

Q. Oh, oui, relativement à la commande, mais relativement aux prix? Quels renseignements avez-vous obenus de lui, relativement à sa connaissance personnelle des détails du contrat?—R. Il m'a dit que c'était le marché qu'ils avaient fait avec M. Coghlin.

Qu'il devait acheter les marchandises et obtenir 5 p. 100 de commission sur le prix de facture. Ensuite prenons les témoignages de la page 235:

Le témoin.—Je comprends qu'ils avaient la facture originale au ministère. Je ne le sais pas . Je n'ai pu me la procurer.

Par M. Watson:

Q. Vous voulez dire une facture qui accusait des prix moindres—R. Oui.

L'honorable M. Cassels.—Ce que vous voulez dire c'est que le colonel Gourdeau savait que les prix exigés étaient moindres que ceux mentionnés au contrat?

M. Watson.—Plus considérables, milord.

A la page 236:

Par l'honorable M. Cassels:

Q. Avez-vous eu une conversation avec le colonel Gourdeau après le remboursement des $1,100. Nous désirons avoir tous les renseignements que vous puissiez nous donner?—R. Oui. Le colonel Gourdeau m'a demandé depuis si nous ne devions pas remettre les $1,100 à M. Coghlin, attendu que, d'après la preuve postérieure, il n'aurait pas dû rembourser cette somme conformément à son contrat.

Q. Que Coghlin n'aurait pas dû rembourser?—R. Coghlin.

Q. Que Coghlin n'aurai pas dû rembourser cette somme?—R. Oui.

Q. C'est l'attitude que prit le sous-ministre?—R. Le côté curieux de l'affaire était que tous deux s'entendaient à déclarer que les marchandises devaient être fournies au prix de revient primitif, plus une commission de 5 p. 100, et, à raison de cela, M. Coghlin avait remboursé le prix majoré, le prix majoré auparavant. Dans la suite, quelques mois après, lorsque la convention écrite fut produite au comité des comptes publics, il demanda qu'on lui remit son argent. Il m'a toujours paru étrange depuis que ni l'un, ni l'autre, ne se rappelaient l'arrangement primitif, et pourquoi ils dussent prétendre que l'arrangement comportait une chose qui signifiait un prix moindre à donner à M. Coghlin, et que, dans la suite, l'on en vint à la conclusion que c'était le prix qu'on devait lui donner.

J'aurais dû peut-être lire de préférence, à ce sujet un autre passage montrant quelle était la prétention de M. Coghlin. C'était qu'un an ou deux auparavant il avait fait une convention avec le Gouvernement par laquelle il devait obtenir l'escompte ordinaire et l'auditeur général dit que cet escompte s'élevait à 40 ou 60 p. 100. Il a découvert qu'il avait fait des achats durant des années précédentes et qu'il avait obtenu 40, 50 et 60 p. 100 du Gouvernement et qu'il aurait dû obtenir cette somme lors de cette transaction spéciale au lieu de 5 p. 100 de sorte que la convention ne nous rend pas grand service. Puis à la page 238:

Q. Oui, je sais cela. Maintenant, épuisons les renseignements que vous avez à l'endroit de chacun; commençons par le sous-ministre. Vous avez parlé d'une ou deux choses, y a-t-il autre chose qui ait été portée à votre attention et qui touche à sa position?—R. Bien, son certificat tombait dans la même catégorie, après que j'eus constaté dans l'affaire des argenteries que les prix n'étaient pas juste et raisonnables.

Q. Oui. Puis, avez-vous eu, dans la suite, des renseignements précis, qui vous aient porté à des conclusions autres que des conclusions favorables relativement à sa conduite?—R. En rapport avec les argenteries?

Q. Oui, autres que des conclusions favorables?—R. Non. Depuis lors, les choses en sont restées, à mon point de vue, dans cet état peu satisfaisant, à savoir que l'affaire n'a jamais été expliquée d'une façon satisfaisante.

Q. C'est-à-dire relativement aux argenteries?—R. Oui.

Q. Moi je désire appliquer ma question à toute autre transaction faite par lui. Avez-vous connaissance de toute autre transaction de cette nature, à l'endroit de laquelle

vous n'aviez pas la preuve que les règles des affaires n'étaient pas respectées?—R. Bien, j'ai vu son certificat au sujet de l'admission de marchandises en franchise, et ce certificat n'était pas exact.

Q. Voulez-vous dire que c'était en faveur d'importateurs ou d'entrepreneurs?—R. Non, c'est un certificat qui déclarait que les marchandises étaient requises pour l'usage du ministère, et ce n'était pas le cas.

Q. Quand ce n'était pas le cas?—R. Oui.

Q. Oui?—R. Et le Gouvernement a été privé du revenu pour autant.

C'est encore un autre cas où la fausseté du certificat a paru évidente à l'auditeur général. Maintenant, nous avons aussi à la page 249:

Par M. Watson:

Q. En vérité?—R. Alors qu'il était présent, ici, au ministère.

Q. Je comprends?—R. J'ai demandé—probablement qu'il y a des informations que je n'avait pas pu obtenir, lorsque j'interrogeai le commandant Spain, hier, mais, par mes questions, j'avais l'intention de tout embrasser, et je pense que mes questions embrassaient tout. Il a déclaré que ces articles de compte étaient exacts.

Q. Qu'avez-vous constaté à ce sujet, M. Fraser?—R. Je crois qu'il a dû rembourser de $800 à $900 du chef de ses dépenses de voyage pour une année.

Q. Quelle année était-ce, 1905? Je vois que cette année-là les dépenses portées à son compte s'élevaient à $4,627. J'ai attiré son attention sur cette affaire, hier. Une remise de $800 ou $900. Entendez-vous dire que des frais de voyage ont été portés apparemment pour des absences, alors qu'il était ici?—R. Oui.

Q. Est-ce là la nature de l'article de compte? Ce ne sont pas des chiffres excessifs, quand il payait $2, $3, $4, $5 par jour de trop, vous ne voulez pas dire cela; vous voulez dire, si je comprends bien, que ce sont des articles de compte pour des frais de voyages qu'il n'a pas faits?—R. Précisément. Des billets de chemin de fer et des dépenses ordinaires.

Q. Et vous êtes-vous rendu compte du fait qu'il était réellement à Ottawa quand il faisait un compte de dépenses pour des absences d'Ottawa?—R. Oui, d'après le registre.

Q. Et vous dites qu'en une année cela s'est élevé à $800 ou $900?—R. C'est-à-dire en temps que j'ai pu le vérifier. Je n'ai pu me procurer toutes les archives.

Q. Pourquoi pas?—R. Je n'ai pu les trouver.

Par l'honorable M. Cassels:

Q. Vous êtes-vous procuré les archives au ministère de la Marine?—R. Oui.

Q. Qui tient les archives?—R. C'est le registre d'assiduité que j'ai demandé, et les registres couvrent un mois ou deux, quelque chose comme cela, et je n'ai pu me procurer tous les livres de cette année-là.

Q. Est-ce qu'une partie de ces $800 se composait d'une indemnité de $6 par jour?—R. Pas dans le temps. A cette époque, il touchait $6 par jour, ou une indemnité de tant par jour, je crois que c'était $6, quand il tenait des enquêtes sur des naufrages. Pour toutes les autres affaires, il touchait ses dépenses réelles.

Q. Ce sont $800 de dépenses réelles qui, dites-vous, il n'aurait pas dû porter à sa note?—R. Oui.

* * * * * * *

Q. Or, vous voulez dire que vous n'avez pas eu d'explication satisfaisante?—R. Non, je n'ai pas cru que c'était une—j'ai cru que ce n'était pas satisfaisant qu'il eût à rembourser l'argent.

Q. Lui a-t-il fallu certifier ce compte?—R. Oui.

Q. Un autre aussi?—R. Les initiales du sous-ministre s'y trouvaient.

Q. Oui?—R. Je ne sais si ce compte est celui qui est dans la liasse. Je pense qu'il a été refait.

Q. Oh, le compte a été corrigé?—R. Je le pense.

Q. Le compte original devrait rester dans les archives, n'est-ce pas?—R. Ils l'ont fait revenir pour l'examiner et voir ce qu'il y avait, et je crois que j'ai eu un compte nouveau.

Par l'honorable M. Cassels:

Q. Est-ce qu'on n'a pas conservé l'ancien compte?—R. Il était alors sorti de mes mains.

Q. Comment?—R. Il était sorti de mes mains.

Par M. Watson:

Q. Vous ne savez pas personnellement si on l'a conservé ou non?—R. Non.

Q. Vous indiquez un doute?—R. Je ne sais absolument pas si on l'a conservé ou non.

Q. Je comprends. Connaissez-vous suffisamment le système pour dire si oui ou non le sous-ministre aurait une connaissance personnelle qu'il était présent et non absent, quand ces dépenses de voyage ont été portées au compte?—R. Il devait le savoir personnellement.

Par l'honorable M. Cassels:

Q. Est-ce que ce fait a été porté à l'attention du ministre, ou de quelque autre personne?

Il fut si subitement étonné que cela le frappa immédiatement qu'un tel état de chose devait être rapporté non seulement au ministre, mais au chef du Gouvernement, si le ministre ne suffisait pas.

R. Avec votre permission, Votre Seigneurie, je dirais à cette phase....

Q. Comment?—R. A cette phase des affaires, j'aimerais à dire, si possible, que je ne voudrais pas entrer dans les conversations confidentielles que j'ai eues avec le ministre.

Q. Je ne veux pas connaître de conversation, mais il me semble, d'après ce que vous avez déclaré ce matin, le premier devoir de n'importe qui serait de rapporter le fait au ministre.

Non seulement au ministre, mais au premier ministre; et si le ministre ou le ministre ne voulaient pas s'en occuper, alors l'auditeur général l'aurait fait connaître au peuple de ce pays par la voix de la presse:

Q. Je ne veux pas connaître de conversation, mais il me semble, d'après ce que vous avez déclaré ce matin, que le premier devoir de n'importe qui serait de rapporter le fait au ministre.

Tout le monde comprendrait cela. Et quelle réponse obtenons-nous de l'auditeur général?

R. Son sous-ministre aurait dû le faire.

C'est-à-dire: "Je savais tout cela, comme auditeur général."

Je savais que cet homme avait certifié l'exactitude d'un compte de $800, qui était plus élevé que de raison, et qu'il devait en rembourser la moitié; je savais qu'il avait décerné un certificat à quelqu'un par rapport à une somme d'un peu plus de $3,000 dont ce quelqu'un devait remettre $1,100; je savais qu'il avait décerner un faux certificat pour permettre à un particulier d'importer des marchandises en franchise;—et cependant, j'ai pensé que c'est au sous-ministre qu'il appartenait de porter ces choses à la connaissance du ministre."

Plus loin encore, je relève ce qui suit:

Q. Vous ne savez pas si l'on n'a jamais tenté de tirer l'affaire au clair? N'avez-vous jamais eu par la suite d'explication tirant l'affaire au clair?—R. Non. Il ne m'est jamais venu à la pensé que ce compte avait été farci.

Q. Parce qu'il est inconcevable....

Je crois bien.

....qu'en l'absence d'explication, l'affaire n'ait pas été confiée au représentant de la couronne dans le comté.

Il est inconcevable, en effet, qu'un fonctionnaire de l'Etat ait pu faire accepter un faux compte de frais de voyage de $800, et que l'affaire qui est venue à la connaissance du sous-ministre et de l'auditeur, n'ait pas encore été confiée à l'avocat de la couronne dans le comté, quand le Gouvernement est au courant des faits. On a déjà vu de pauvres blanchisseuses condamnées à six mois d'emprisonnement pour avoir volé quelques harengs saurs; or, dans le cas actuel, il s'agit de trois ou quatre fonctionnaires qui ont eu connaissance des plus graves irrégularités—pour ne pas dire plus—dans la gestion des deniers publics, et cependant le Gouvernement ne cherche aucunement à faire punir les auteurs de ces méfaits. Bien plus, il met le sous-ministre à la retraite, il accorde une grasse pension pour le reste de ses jours à celui qui s'est rendu coupable de ce dont l'auditeur-général l'accuse ici.

Q. Quoi qu'il en soit, vous ne savez pas quelles explications ont été données ou quelles explications n'ont pas été données dans la suite?—R. Non. Je n'ai aucune fonction administrative.

Q. Y a-t-il autre chose relativement au commandant Spain?—R. Je pense que le compte qu'il a présenté ensuite contenait deux ou trois articles qui ont dû être biffés.

Q. Vous ne voulez pas dire des articles majorés, mais bien des articles totalement faux, pour faire la distinction sous ce titre. Ce serait un article entièrement faux s'il en insérait un pour des dépenses d'un voyage qu'il n'a pas fait?—R. Si je me souviens bien, il s'agissait du louage d'un bateau ou d'un cheval, quelque chose comme cela qu'il a porté à son compte, et j'ai attiré l'attention de son sous-ministre.

C'était là une deuxième faute.

Q. Oui?—R. Et il a donné l'ordre de biffer l'article.

Par l'honorable M. Cassels:

Q. Etait-ce parce qu'il ne s'en était pas servi, ou était-ce parce que paiement ne devait pas en être fait? Il y a une grande différence entre les deux?—R. Dans l'espèce, le sous-ministre a dit que cette somme n'avait pas été dépensée.

Q. Comment?—R. Que cette somme n'avait pas été dépensée.

Par M. Watson:

Q. C'est-à-dire que le sous-ministre vous l'a dit?—R. Oui.

Q. Cette somme n'avait pas été du tout dépensée. Etait-ce en 1906?—R. Ce doit être en 1905 ou 1906.

Q. Y a-t-il autre chose, M. Fraser?—R. Bien, j'ai demandé au sous-ministre de tenir un registre des dépenses de l'année suivante, que j'exigerais un mémoire à la fin de l'année, indiquant les dates du départ du commandant Spain pour des voyages d'affaires, la nature des affaires, et son retour, afin de me permettre de vérifier convenablement son compte de l'année suivante. L'année terminée, lorsque je demandai d'avoir ces renseignements, on m'a dit qu'on avait tenu ce mémoire, mais qu'on a cru que ce n'était pas nécessaire, à la fin de l'année, et que le document avait été jeté au panier.

Q. Qui vous a dit cela?—R. Le sous-ministre.

Q. Oui?—R. De sorte que ces comptes se trouvaient dans un état très satisfaisant, c'est à dire que peut-être ils étaient exacts ou peut-être que non.

Q. Je comprends. Vous avez les cas que vous avez cités, les cas où vous avez constaté que les cas étaient positivement erronés, des faits faux?—R. Oui.

Q. Avez-vous constaté qu'il y avait d'autres articles qui étaient faux dans la suite, c'est-à-dire l'année suivante, 1906 et 1907, avez-vous eu la preuve que des articles de compte étaient faux?—R. Non, je n'avais pas le moyen de constater la chose.

Q. J'entends, en allant aux renseignements ou par d'autres moyens, vous n'avez pu en avoir la preuve?—R. Non.

Q. Alors, avez-vous approuvé le compte?—R. Il l'a fallu, le compte était certifié exact.

Q. Je comprends. Certifié exact par qui, par lui et le sous-ministre?—R. Je ne pourrais dire maintenant quels certificats s'y trouvaient.

Il serait intéressant de compléter cette enquête qui ne fait que lever un coin du voile. Puisque, à certain moment, l'auditeur général a cru devoir déclarer qu'il ne se souciait pas d'en dire davantage au sujet de ses entretiens particuliers, il ne serait pas sans intérêt de remonter aux causes premières, de déterminer les responsabilités en ce qui concerne ces fortes dépenses de deniers publics et le maintint à leur poste de ceux qui ont pratiqué un tel système

pendant des années. Ces responsabilités, l'enquête ne les a pas établies, et c'est pour cette raison, et pour nulle autre, que l'on devrait, ce me semble compléter les investigations concernant le ministère de la Marine et des Pêcheries.

A ce propos, je veux donner lecture d'une lettre que l'auditeur général adressait au sous-ministre intérimaire (M. Desbarats), en 1908, lettre qui est ainsi conçue:

Je désire appeler votre attention sur les comptes du commandant Spain, de votre département, à propos de frais de voyages au cours de l'exercice 1907-1908, et vous faire savoir que bien que ces comptes semblent avoir été approuvés par le colonel Gourdeau, sous-ministre, il m'est impossible de les accepter parce qu'ils portent des preuves trop évidentes d'inexactitude.

Il s'agit là de comptes présentés en 1908 et accompagnés du certificat de ce même sous-ministre qu'un gouvernement libéral vient de mettre à la retraite.

Il est presque impossible que notre service fasse autre chose que constater l'exactitude mathématique d'un compte de frais de voyage, à moins qu'il ne se donne la peine d'aller à la recherche des renseignements, moyen peu usité et plutôt répugnant. Aux termes de la loi du revenu consolidé et de l'audition, il suffit que les comptes portent la preuve qu'ils ont été examinés par le département dont ils relèvent et que l'exactitude en soit attestée par une personne ayant eu connaissance de la dépense. Dans la plupart des cas, cela est jugé suffisant. Pour des raisons diverses, il m'est impossible de m'en tenir à ces conditions à l'égard des comptes du commandant Spain.

L'examen de ses comptes de 1904-1905 a révélé des inexactitude telles, qu'il a fallu recourir à des mesures extraordinaires qui ont abouti au remboursement d'environ le sixième de la somme totale, et eu égard aux circonstances le sous-ministre a cru devoir déclarer qu'à l'avenir les comptes devront être d'une exactitude rigoureuse.

Ceci se passait en 1908.

Il semble que dans le cas actuel il ne s'agisse que de la continuation de l'état de choses dont on se plaignait en 1904-1905, savoir: l'inscription de frais de chemins de fer, etc., quand, à mon avis, les frais de voyage dont on demande le paiement n'ont pas été effectués.

Page 245 du compte rendu, je relève les questions suivantes que posa l'avocat:

Q. Je ne comprends pas bien les fonctions de l'auditeur. En quoi consiste réellement votre devoir, tout simplement de faire des représentations au sous-ministre, et si alors il insiste tout finit là?—R. Il nous faut nous enquérir de tout ce qui nous paraît en désaccord avec les règlements ou la loi et de tout ce qui semble inavouable.

Q. Mais supposez qu'il dise que tout est bien, est-ce que tout finit là?—R. Oh, non, Nous exigeons une meilleure explication que cela, il faut nous convaincre d'une manière ou d'une autre que l'affaire est très bien ou sinon il nous faut en faire rapport au conseil de la trésorerie.

M. T. W. CROTHERS.

Or, monsieur l'Orateur, quels sont ceux qui composent le conseil de la trésorerie? Aux termes de l'article 9, chapitre 23 des Statuts revisés, il doit se composer du ministre des Finances et de cinq autres membres du cabinet. L'auditeur général nous apprend qu'en l'absence d'explications satisfaisantes il est tenu de faire rapport au conseil de la trésorerie. Au cours de sa déposition, il a mainte fois répété que pendant quatre ans il n'a pu obtenir de réponses satisfaisantes et que, par conséquent, il était de son devoir d'en faire part au conseil de la trésorerie. L'a-t-il fait? De deux choses l'une: ou l'auditeur général a rapporté ces choses non seulement au conseil de la trésorerie, mais aussi au chef du Gouvernement de ce pays, ou il n'en a rien fait. Il est évident qu'il devait le faire. S'il ne l'a pas fait, il est de notre devoir de mettre une autre personne à sa place; dans le cas contraire, c'est un nouveau premier ministre que nous devons avoir.

Je crois avoir cité suffisamment d'extraits du compte rendu des dépositions pour convaincre la Chambre entière que plusieurs hauts fonctionnaires ont commis non pas un simple écart, mais se sont rendus coupables, pendant quatre années consécutives, de fautes graves venues à la connaissance de l'auditeur général qui était tenu de les signaler au conseil de la trésorerie. Et bien que la loi relative à l'audition ne l'exige pas, je prétends qu'il était du devoir de l'auditeur de mettre le premier ministre du Canada au fait de ces fautes. Ce fonctionnaire ne doit pas s'en tenir uniquement à la lettre de la loi; il ne doit pas mettre dans le cas de celui qui préférerait se noyer plutôt que de se laisser tirer de l'eau par une personne qui ne lui avait pas été présentée.

Il y a certainement quelqu'un à blâmer. Si l'auditeur général a,—et nous avons lieu de penser qu'il l'a fait,—rapporté ces choses au conseil de la trésorerie qui se compose du ministre des Finances et de cinq autres membres du cabinet—j'ignore si le premier ministre est de ce nombre, mais tous les membres de la Chambre s'accorderont à admettre avec moi qu'il était du devoir du gardien du trésor, en de telles circonstances, de n'avoir de repos qu'il n'eût exposé au chef du Gouvernement l'état de choses qui existait au ministère de la Marine et des Pêcheries.

Que voyons-nous aujourd'hui? La commission du service civil a signalé le manque de confiance dans les employés subalternes, et le commissaire subséquemment nommé propose, à titre de remède, de réveiller la conscience publique. A-t-on jamais songé que de même que dans la nature il arrive souvent que la décrépitude

se manifeste d'abord à la tête, de même dans un corps politique l'absence de sens moral qui s'accuse au bas de l'échelle est sonvent la conséquence de l'exemple donné en haut lieu? Et,—je ne dis à dessein comme sans passion,—quand un gouvernement est convaincu d'avoir gaspillé par millions les deniers du peuple, d'avoir mis le domaine public au pillage et nommé aux plus hautes charges des gens qui se sont rendus coupables des délits les plus graves en matière électorale; quand, dis-je, le mal est si grand au sommet de l'échelle, on ne doit pas s'étonner qu'il se manifeste aussi au bas.

Pour faire voir que M. le juge Cassels et les avocats ons usé de justice à l'égard de ces fonctionnaires, je me reporterai à la page 3 du rapport du commissaire, où il est dit :

Nous entendons faire tout en notre pouvoir pour laver ces personnes des soupçons qui planent sur elles.

Telle fut l'attitude du juge; elle n'était pas hostile, elle était irréprochable. Je cite ces quelques mots pour démontrer que chaque fonctionnaire a eu toute occasion de se disculper.

Beaucoup d'entre nous connaissent l'honorable juge Cassels; nous savons que c'est un homme très compatissant, une âme généreuse, qui cherche toujours à excuser son prochain, autant que possible, et voici ce qu'il dit:

Ce que nous voulons, c'est faire tout notre possible pour affranchir ces messieurs des soupçons qui planent sur eux, mais avant que quiconque soit accusé ou appelé pour se disculper, il est inutile qu'il fournisse un défenseur.

Je voudrais que l'on comprit bien que tous les agents du ministère de la Marine auront l'occasion de s'expliquer si elle se présente et ceux qui sans que des charges particulières soient portées contre eux, sentiront que leur honneur ou leur réputation sont tachées de quelque manière que ce soit, auront parfaitement le droit de venir et de s'expliquer après prestation de serment.

Je dirai un mot maintenant des autres départements, puisque cette résolution dit qu'une enquête devrait aussi être faite sur l'administration des autres départements. A la page 32 (version anglaise) du rapport de la commission du service civil, il est question d'un autre département, et voici ce qu'il en dit:

Les mêmes remarques s'appliquent jusqu'à un certain joint au ministère de l'Intérieur. Il y a, à Ottawa, 500 personnes employées dans ce ministère, et il faudrait plusieurs mois pour une inspection complète et pour voir à ce que les différents fonctionnaires soient employés comme ils doivent l'être.

Les commissaires regrettent beaucoup que le peu de temps dont ils pouvaient disposer les ait empêchés d'aller dans le Nord-Ouest, car ils étaient très désireux de voir comment s'effectuaient les ventes de terres, et surtout comment se distribuaient les concessions forestières.

Les commissaires pourraient peut-être s'éviter se travail, maintenant que l'honorable député de la division Saint-Antoine de Montréal (M. Ames) nous a donné un exposé si clair et si complet de la manière dont ce service est administré dans l'Ouest

A la page 37 (version anglaise), voici en quels termes il est question du département de la Milice:

Milice et Défense.

Les dépenses de ce ministère augmentent par sauts et par bonds. En 1903-1904, les dépenses totales, tant courantes que de premier établissement, se sont élevées à près de $3,500,000. Dans les états budgétaires récemment soumis au Parlement, pour l'exercice financier devant se clore le 31 mars 1907, les demandes de crédits forment un total de $6,500,000. C'est-à-dire que, dans les quatre années et trois quarts, les dépenses, si les crédits demandés sont accordés, se seront accrues de $3,000,000. Vos commissaires ont fait une comparaison entre ces deux années pour des raisons spécifiques. En 1904, on a présenté au Parlement une loi concernant la milice et la défence du Canada.

Le Gouverneur en conseil peut nommer un conseil de la milice pour conseiller le ministre dans toutes affaires se rapportant à la milice que le conseil de la milice lui soumet.

Il s'ensuit donc que le conseil de la milice a le contrôle entier du ministère, qu'il constitue en réalité le ministère; et en présentant le rapport, le ministère, en tant qu'entité, est absorbé par le conseil.

* * * * * * *

Il s'ensuit donc que le contrôle des dépenses est, dans une grande mesure, l'affaire du conseil de la milice, et en estimant le degré d'efficacité du ministère on devra porter attention à la composition et aux pouvoirs du conseil.

Au Canada, le conseil de milice comprend sept membres, qui sont les suivants: le ministre de la Milice et de la Défence, quatre officiers militaires portant les noms de chef de l'état-major général, d'adjudant-général, de quartier-maître général, et de grand-maître de l'artillerie. Les titres des professionnels sont aussi ceux des membres du conseil de l'arme, dans la Grande-Bretagne; mais les deux membres du conseil de milice du Canada sont le sous-ministre du ministère et le comptable. En d'autres termes, le conseil de milice du Canada diffère du conseil de l'armée, dans la Grande-Bretagne, en ce que le ministère est complètement absorbé dans l'un et tenu entièrement distinct dans l'autre.

* * * * * * *

En réalité, pour les services rendus, le ministère de la Milice paie à ses officiers, proportionnellement, de bien plus forts traitements que ceux qui peuvent se voir dans aucun autre ministère. Depuis la formation du conseil de la milice, plusieurs positions d'adjoints au service de la milice ont été créées. Il n'y a qu'à se reporter, pour cela, à la déposition du major général Lake. Vos commissaires ne sont pas en mesure de pouvoir dire si le corps de la direction de l'artillerie ou le corps de l'intendance militaire sont nécessaires. Mais il y en a un que vos commis-

saires regardent comme inutile et sans aucun avantage: c'est celui des payeurs.

* * * * * * *

L'auditeur général, dans sa déposition, expose tous les désavantages de ce système. Des sommes considérables sont adressées aux payeurs de districts, et parties de ces sommes sont envoyées aux sous-payeurs. A un moment donné, s'il faut en croire l'auditeur général, le payeur à Halifax eut en main jusqu'à $60,000.

* * * * * * *

Vos commissaires ont parlé des traitements élevés dont jouissent les officiers au service de ce ministère. Il n'y a pas de doute que ce soit là une cause de gros mécontentement pour les employés des autres ministères, qui, bien qu'ils soient chargés de graves questions relatives à l'administration de ce pays, et bien qu'ils s'emploient activement à bien remplir leurs fonctions, voient qu'il y a un ministère favorisé où les gens reçoivent bien plus qu'eux, tout en ne travaillant pas plus fort, et même moins, et tout en étant chargés d'un travail de bien moins grande importance. Le comptable de la Milice, qui a une dépense de dix millions de dollars par année répartie sur quelques crédits seulement reçoit un traitement bien plus élevé qu'aucun autre comptable des autres ministères. Le comptable des Chemins de fer doit vérifier tous les comptes se rapportant à un revenu de six ou sept millions, et il lui faut aussi voir à une comptabilité se rattachant à une dépense de dix-huit millions par année. Le comptable des Travaux publics a sous son contrôle les comptes se rattachant à des crédits dont le trafic se chiffre par dix millions par année, et dont le nombre dépasse plusieurs centaines. Les comptables du ministère des Finances, qui rassemblent tous les détails provenant des autres ministères, ont à voir à un virement quotidient de plus d'un million de dollars par jour d'argent comptant, et les comptables du bureau de l'auditeur ont à vérifier les dépenses de tous les autres ministères. Aucun de ces comptables ne reçoit autant, ni n'est si haut placé que le comptable de la Milice et de la Défence, et cela cause beaucoup de mécontentement.

En conclusion, vos commissaires doivent faire remarquer que les dépenses, dans un peu plus de quatre ans, ont passé de trois millions et demi à six millions et demi; que l'état-major permanent s'est accru à près de 220; qu'en outre du système général d'émoluments élevés, les favorisés du service de la milice du Canada retirent des pensions, non seulement pour eux mais pour leurs femmes et leurs enfants; que l'état-major est suffisant pour un corps de cent mille hommes, suivant les affirmations qui ont été faites; que la troupe permanente ne comprend pas trois mille hommes; que les désertions ont été dans la proportion d'un à trois; que le nombre de miliciens passant par les grandes manœuvres annuelles est d'environ 40,000 hommes; que, d'après la déposition du major général Lake, les hommes attachés aux bataillons ruraux, n'ont aucun autre exercice que celui qu'il peuvent apprendre aux grandes manœuvres annuelles; qu'il resterait à savoir si le niveau des troupes des villes n'a pas plutôt baissé depuis quelques années; qu'alors que seulement 40,000 hommes âgés de 18 à 50 ans se présentent pour les grandes manœuvres annuelles, cette proportion semble insignifiante si on veut bien se rappeler qu'il y a au Canada plus d'un million d'hommes dont les âges vont de 20 à 40 ans. Vos commissaires laissent à Votre Excellence le soin le décider si le résultat qui a été obtenu justifie les grandes dépenses qui ont été faites. Vos commissaires n'ont pas examiné à fond la question des approvisionnements militaires, car il n'existe aucun moyen pouvant leur permettre de savoir si les montants payables pour les appareils de tir ou les fusils Ross sont justes et convenables; mais, d'après les dépositions, le contrat pour la fourniture du fusil Ross a été préparé par l'avocat de la compagnie, et aucune garantie n'a été exigée.

Je demande à mes honorables collègues de bien écouter les conclusions du rapport des commissaires:

Si, avec toute la considération du comité des comptes publics et du War Office, les dépenses, en Angleterre, sont telles que le comité des comptes publics se croit obligé d'attirer l'attention sur le penchant à la dépense existant en particulier parmi les militaires, et que les irrégularités graves sont punies de réprimande, le système en usage au Canada, où le contrôle n'est pas aussi effectif qu'en Angleterre, semblerait être plus désavantageux pour le Dominion.

Bien que les commissaires se soient cru obligés de signaler ce qu'ils considèrent être les divers défauts de ministère de la Milice, ils doivent admettre cependent qu'en certains cas les officiers employés par ce ministère sont des hommes le haut caractère et ayant pleinement conscience de leurs responsabilités.

Ces paroles sont à l'adresse de fonctionnaires qui reçoivent les plus forts appointements de tout le service civil et après avoir étudié toute la question, les commissaires déclarent que ce sont des hommes capables et se rendant parfaitement compte de leur responsabilité. Ne croyez-vous pas, monsieur l'Orateur, qu'il serait utile de jeter un coup d'œil sur l'administration du département de la Milice et de la Défense, après ce qu'en dit le rapport de la commission. Nous arrivons ensuite au département des Travaux publics et les commissaires disent:

Les dépenses de ce ministère ont beaucoup augmenté depuis quelques années, bien que tout ce qui se rattache au chenal du Saint-Laurent ait été transféré au ministère de la Marine et des Pêcheries. Les dépenses des travaux publics, en 1903-1904, étaient de $5,000,000; cette année, et s'il faut s'en rapporter au dernier état budgétaire, ces dépenses arriveront à près de $11,250,000. Si l'on étudie le système adopté par ce ministère, on verra que, à quelque exceptions près, tous les fonctionnaires d'Ottawa et du dehors ne relèvent pas de la loi du service civil. A Ottawa seulement on emploie des centaines de "journaliers", et pour le service du dehors il y a un grand nombre d'ingénieurs, d'architectes, de commis de travaux, de contremaîtres, de journaliers.

En certains cas, il peut y avoir excès de paiement, comme en cette circonstance bien connue qui a été mise en lumière il y a en-

viron un an, où on découvrit qu'un commis de travaux, nommé grâce à des influences politiques, avait sous-loué son travail à un autre à un taux bien plus bas. Vos commissaires considèrent que des mesures devraient être prises pour organiser cette armée considérable d'employés, dont un grand nombre ont servi toute leur vie dans ce ministère, et leur appliquer des règlements bien définis de façon à rendre leur emploi fixe et stable. Vos commissaires désirent faire remarquer que, dans ce ministère, les services des fonctionnaires sont souvent portés au compte de plusieurs crédits différents. Vos commissaires sont d'avis que, dans toutes les circonstances, les traitements et salaires des employés ne devraient être portés qu'au compte d'un seul crédit. Ils sont aussi d'avis qu'aucune allocation pour services supplémentaires ne devrait être payée à moins que des sommes n'aient été affectées à ces fins par le Parlement, non pas seulement dans une clause générale, mais individuellement et en mentionnant chaque nom. Cette remarque devrait être d'une application générale dans les ministères, et dans chacun de ces cas le Parlement devrait être mis au courant de toutes les circonstances.

Vos commissaires sont portés à croire qu'en plusieurs circonstances des travaux ont été entrepris par le ministère des Travaux publics, sur les instances de municipalités ou d'associations de gens localement intéressés, sans qu'on eût au préalable sollicité l'avis des employés du service extérieur pour savoir si ces travaux étaient désirables ou non.

Je maintiens que ce rapport établit la nécessité d'étendre cette enquête sur le département de la Marine et des Pêcheries à d'autres départements, si nous voulons aller à la source des abus. Le public n'entend pas qu'on impose silence à un témoin quand on lui demande s'il a porté ses renseignements à la commission du Trésor, aux ministres ou au premier ministre. Le public demande une enquête qui aille jusqu'au fond de l'affaire et qui fasse ressortir, si tel est le cas, que le manque de conscience dans les rangs subalternes, provient d'un manque de conscience au sommet.

Ces honorables députés de la droite ne cessent de répéter que, le 26 octobre dernier, les électeurs se sont déclarés en majorité favorables au ministère, et à maintes reprises, ils se sont fait gloire de cette majorité. Mais il n'est personne en cette Chambre qui ne sache que ce résultat ne prouve aucunement que le peuple approuve la gestion exercée par le Gouvernement. Nous en avons l'affirmation de la bouche même de ce politique avisé et distingué, le très honorable premier ministre du Canada, qui a déclaré dans le cours même de la présente session que les questions de principe avaient exercé une influence sur le résultat des récentes élections dans la seule province de la Colombie-Anglaise. Cela nous explique suffisamment le résultat: élection d'un seul député ministériel, tous les autres hostiles au Gouvernement. Nous avons entendu le très honorable premier ministre critiquer cet état de choses. J'ai été surpris d'apprendre que ce résultat l'étonne, car il a dû constater souvent dans sa carrière politique qu'en matière de principe il a toujours le dessous. Là où le très honorable premier ministre trouve le plus beau champ pour l'exercice de ses talents et de son habileté qui brillent alors de leur plus vif éclat c'est quand il faut faire appel aux passions, les attiser, magnétiser les foules, exploiter leurs préjugés. Et puisque le premier ministre lui-même reconnaît que dans toutes les provinces, sauf la Colombie-Anglaise, la lutte ne s'est pas faite au point de vue des principes, mais au point de vue des préjugés, ses partisans auront mauvaise grâce à l'avenir de se vanter d'être en majorité dans cette Chambre.

M. ARTHUR ECREMENT (Berthier) (texte): Monsieur l'Orateur, l'honorable député du Cap-Breton (M. Madden) en prenant tout à l'heure son siège, a été obligé de retirer l'affirmation qu'il venait de faire, que le ministre de la Marine s'était plaint d'être accusé parce qu'il était Canadien-Français.

Vous me permettrez bien alors, monsieur l'Orateur, comme un des plus jeunes membres de ce côté-ci de cette Chambre de dire un peu de bien en français du ministre de la Marine. On en a dit tant de mal en anglais du côté de l'opposition.

Il m'est arrivé, comme à l'honorable député d'Elgin, (M. Crothers) de venir visiter, sans penser y siéger jamais, cette Chambre où je me surprends aujourd'hui. Comme lui, j'en ai admiré le décor sévère et l'impression que j'en ai rapportée, en a été une de sérieux et de grandeur. Quelque chose de la volonté de ceux qui y sont passés me semblait y flotter encore, et dans le silence, je me suis entendu me dire presque à voix haute, tout mon respect pour une institution qui permet à des hommes forts de l'autorité de tout un peuple de travailler aux destinés meilleures de leur pays.

Je ne me refuse pas à vous l'avouer, je n'ai pas voulu laisser à la porte de cette Chambre, toutes mes illusions. Mais pour nous les jeunes députés, c'en est une qui s'en va que d'assister à la reprise de ce débat, il nous fait croire que nous sommes déjà des anciens, tant il y a longtemps que nous entendons parler de cette fameuse question, et que nous entendons injustement critiquer l'administration de celui dont je salue avec respect la fructueuse carrière et dont la personnalité sortira encore une fois victorieuse de ce débat. Je m'en voudrais, monsieur l'Orateur, d'entrer dans tous les détails de l'enquête Cassels sur laquelle est basée l'amendement de l'honorable député de Sainte-Anne. Ces témoignages ont été pendant

des mois donnés en pâture par les grands journaux quotidiens de ce pays—et ne l'eussent-ils pas été, l'honorable député d'Elgin qui vient de reprendre son siège, nous en aurait fait une pieuse lecture.

D'ailleurs, que ces témoignages soient recueillis à Halifax ou à Québec, ils prouvent comme le disait cette après-midi l'honorable ministre de la Marine, surtout ce fait, c'est qu'avant les réformes commencées sous le ministre actuel, le système condamné existait depuis longtemps. L'honorable député de Sainte-Anne veut savoir ce qui se passe dans les autres départements, mais comme il serait embarrassant d'entendre aujourd'hui de sa bouche, ou de celle de ses voisins, ce que certains témoins laissent simplement soupçonner de ce qui s'est passé dans le département de la Marine sous les régimes conservateurs de 1869 à 1896.

On nous a parlé tout à l'heure de favoritisme et des amis du parti. Si je voulais reprendre quelques-uns de ces témoignages j'y trouverais des choses très intéressantes. N'y a-t-il pas, par exemple, toute une correspondance officielle échangée entre le département et un employé supérieur? Savez-vous pourquoi? Parce que cet employé avait commis l'erreur très grave d'acheter un couteau d'un marchand libéral. Nous voyons dans un autre témoignage, que ce même employé avait reçu instruction du ministre de la Marine d'alors, d'avoir bien soin de ses amis car, disait-il, il avait besoin de ses amis.

Que nos amis de l'opposition se regardent donc en face et qu'ils accusent le ministre de la Marine s'il s'efforce d'introduire dans l'administration et dans les lois quelques principes d'ordre et d'avenir, qu'ils l'accusent s'il congédie des serviteurs négligents ou malhonnêtes, qu'ils l'accusent s'il découvre des défectuosités vieilles de plus de vingt ans, précieuses reliques du régime conservateur.

Mais ces accusations cèdent devant les faits qui sont encore la plus belle défense du ministre de la Marine.

Appelé à la tête de ce département au mois de février 1906, c'est au mois de juin de la même année qu'il commence, au dire d'un des principaux témoins de l'enquête, pour poursuivre avec vigueur et énergie, la réforme d'un système existant depuis les beaux jours de sir Hector Langevin.

L'œuvre accompli demeure quoiqu'on dise et l'œuvre accomplie par le ministre de la Marine demeure quoiqu'on fasse. J'aurais crainte d'amoindrir par un jugement trop bref cette œuvre, si je ne savais que des parlementaires avertis et autorisés sortant des généralités où je dois nécessairement me tenir, lui rendront pleine justice.

Après l'intéressant tableau que l'honorable ministre de la Marine a fait cet après-midi, des améliorations et des changements faits dans son département, qu'il me soit simplement permis de rappeler que c'est sous l'administration du ministre actuel, qu'un nouveau système de comptabilité épargnant au pays, nous l'avons vu, des sommes considérables, a été établi; que les serviteurs négligents ont été suspendus et qu'un bureau central d'achat loué par le juge Cassels a été institué; que des soumissions ont été demandées et les listes de patronage ont été abolies.

La conduite du ministre en cette occasion comme en beaucoup d'autres, aura été pour nous, les jeunes du Canada, un exemple de droiture et d'énergie.

Quel est celui, monsieur l'Orateur, qui a le plus contribué à nous remporter cette victoire économique qui nous permet de vivre de notre propre vie et de dire avec fierté qu'il existe un état canadien, un état commercial et industriel qui a pris rang parmi les autres, en affirmant ce que l'on a très bien appelé son indépendance économique.

Quel est celui-là, monsieur l'Orateur, si ce n'est le ministre de la Marine qui a le plus contribué à doter le monde commercial de son pays, de ce superbe monument au frontispice duquel se trouvent ces mots: " Traité franco-canadien ".

Vous connaissez, monsieur l'Orateur, cette phrase d'un auteur singulièrement renseigné sur notre pays, dans son livre intitulé " Le Canada et les deux races ": Il y a lieu de prévoir un temps prochain sans doute où le développement économique du Dominion deviendra immense et peut-être comparable à celui de son voisin les Etats-Unis.

Ce rapprochement nous fait honneur et qu'il soit simplement possible est un argument.

En effet, l'honorable ministre de la Marine en outillant d'une manière si parfaite nos grands ports et notre fleuve, parce qu'il a compris qu'il est la clef de notre succès comme peuple commercial, et que, s'il pénètre jusqu'au milieu du pays, il faut le creuser jusqu'au milieu du pays afin qu'il continue l'océan jusqu'aux portes de l'Ouest, a effrayé ce géant de la production, les Etats-Unis, et plus particulièrement New-York.

Devant ces travaux gigantesques et ces réformes utiles, il était permis de croire que l'opposition regarderait plus loin qu'elle-même et cesserait ces critiques contre celui qui les a accomplis. Mais d'après la discussion qui s'engage ce soir, je constate qu'elle exige de lui qu'il ait, comme cette dernière, le don des miracles et de même qu'elle a pu changer en vins des boîtes portant une autre étiquette, elle eut voulu que, changeant d'étiquette, le ministre de la Marine change la nature des ser-

viteurs que le parti conservateur s'était donné et que le parti libéral a reçu en héritage.

Je voterai donc contre l'amendement de l'honorable député de Sainte-Anne (M. Doherty), d'abord parce qu'il est aussi nuageux que le nuage de soupçons qu'il mentionne, qu'il aurait pour effet d'entraîner le pays dans des dépenses considérables, paralyserait l'administration de ces différents départements, et comme le disait hier "La Patrie", journal qui n'a jamais caché ses sympathies au député de Sainte-Anne, parce que la décision du ministre de la Marine aura sa répercussion dans les autres départements et produira les meilleurs effets, et parce qu'à mon sens, il me semble, nous pouvons atteindre le même but en prenant un autre chemin. Les serviteurs négligents ou malhonnêtes, s'ils s'en trouvent dans les autres départements, connaissant maintenant le sort qui les attend, auront un intérêt immédiat à cacher la vérité à toute commission d'enquête et mettront cette dernière dans l'impossibilité physique de la découvrir.

Ah! sans doute les critiques se poursuivront encore. Nous verrons certains journaux et orateurs fanatiques que la gauche connaît bien, attaquer la réputation d'hommes honnêtes et intègres qui doivent à leur famille, à leur province, à leur pays de la défendre. Mais ces critiques auront toujours le même effet sur le peuple, ce grand juge, qui a déjà publié son rapport quand, au mois d'octobre dernier, il mettait tout le mécanisme de l'organisation conservatrice dans l'impossibilité de découvrir vingt-cinq noms dans le comté de Rouville pour faire de l'opposition au ministre de la Marine, non pas, comme le disait tout à l'heure l'honorable député de Cap-Breton, parce qu'il est Canadien-Français, mais parce qu'il est loyal, fidèle aux grands principes libéraux d'honnêteté, de fierté, de sincérité, et dans l'impossibilité encore plus grande de trouver dans la province de Québec, dirigée par le ministre de la Marine, plus de douze sages qui, à l'instar de ces personnages dont parle l'Evangile, devaient venir se scandaliser ici des méfaits qu'eux-mêmes ou leurs chefs ont commis.

M. SAMUEL SHARPE (Ontario-nord): Monsieur l'Orateur, la commission du service civil nommée au mois de mai 1907 se composait de trois hommes d'affaires d'une grande réputation. Ayant été choisis par le ministère, il y a lieu de croire qu'ils étaient bien disposés à son égard; cependant leur violent réquisitoire à l'adresse du département de la Marine et des Pêcheries rendit une nouvelle enquête nécessaire. Leur rapport fourmillait d'accusations graves. A la suite de ce rapport, M. le juge Cassels fut nommé le 6 d'avril 1908. On a beaucoup d'estime et de respect pour lui partout où il est connu. Il consacra beaucoup de temps et d'efforts à enfoncer le bistouri dans la plaie du département de la Marine et des Pêcheries; malheureusement, les pires ulcères ne furent mis à nu qu'après l'élection générale.

L'enquête de M. le juge Cassels ne fit que confirmer les révélations provoquées par la commission du service civil.

On a beaucoup discuté sur la véritable portée qu'aurait dû avoir l'enquête. La gauche est unanimement d'avis qu'on devait laisser le champ libre à M. le juge, sans restreindre son enquête aux années écoulées de 1904 à 1907, non plus qu'à n'importe quel temps ou qu'à n'importe quel sujet. M. le juge Cassels crut que ses attributions étaient très restreintes et circonscrites. A son avis, il n'avait qu'à faire la lumière sur les marchés passés entre 1904 et 1907, à constater les prix que l'Etat avait payés, les prix courants et les escomptes, au cas où il y en aurait eu.

Voici les propres termes dont il s'est servi pour décrire son attitude à l'égard des employés. On les trouve à la page 1723 de la preuve:

> Quant à moi, je suis ici pour protéger ces fonctionnaires de toutes les manières possibles. Je ne veux pas qu'ils soient coupables, s'il est possible de les disculper.

A mon avis, ce n'est pas dans ces dispositions qu'il devait entreprendre l'enquête. A l'exemple d'un juge d'instruction, il aurait dû chercher à découvrir la culpabilité de tous ceux qui étaient en faute. A la page 7 du rapport, il déclare aussi:

> Mon désir était plutôt d'excuser que d'accuser.

Conformément à l'objet de la commission, je prétends que l'enquête de M. le juge Cassels aurait dû porter sur les noms de ceux qui ont bénéficié des prix excessifs. Personne dans cette enceinte ne supposera un seul instant que les entrepreneurs et les fournisseurs qui ont reçu ces prix excessifs, les ont gardés pour eux.

Il aurait aussi été utile de s'enquérir de la part que des membres du Parlement et le ministre de la Marine et des Pêcheries, lui-même, ont eue dans ces transactions. Il est étrange qu'aucun membre du Parlement n'ait été cité comme témoin, quoique les noms de quelques-uns aient été mentionnés à plusieurs reprises pendant l'enquête.

Je soutiens que l'enquête aurait dû s'étendre à tous les départements à dépenses, surtout à ceux qui sont l'objet de mentions défavorables dans le rapport de la commission du service civil, à savoir, le département de la Milice et celui des Travaux publics. Pourtant, malgré la portée restreine de l'enquête, malgré le fait que M. le juge Cassels avait les mains liées et une motion imparfaite de son autorité et

de l'étendue de ses pouvoirs, il dévoila une foule de plaies purulentes qui gangrenaient le département et qui seront lentes à disparaître à moins qu'on n'emploie immédiatement des remèdes énergiques.

Quel fut l'effet de ces révélations sur le ministère? Je prétends qu'il n'a été que superficiel. Apparemment, le ministère est endurci et donne à penser que tous les départements à gros budgets de dépenses sont atteints du même mal. Quelles mesures a-t-il pris en présence de ce rapport? Il a mis à la retraite deux fonctionnaires. Le sous-ministre qui, nous a dit le représentant d'Elgin, a commis ces irrégularités, a été mis à la retraite; aucun châtiment ne lui a été infligé. M. Harding, l'autre fonctionnaire, est aussi mis à la retraite, bien que, d'après la preuve et le rapport, il ait fait des opérations financières avec les entrepreneurs qui traitaient certaines affaires avec le département, et qu'il ait trempé dans la destruction de certains papiers et fait certaines fausses inscriptions dans les livres, afin de se mettre à l'abri. Voici un exposé clair des actes ministériels basés sur ce rapport: deux fonctionnaires sont mis à la retraite; neuf fonctionnaires sont réellement congédiés, douze autres sont congédiés en leur laissant entendre qu'ils pourront être nommés de nouveau, s'ils le demandent.

Je me demande si c'est là tout ce que le ministère se propose de faire, après toutes les dépenses, les ennuis et la perte de temps que cette enquête a causés. Ses efforts se borneront-ils là? Il n'obéit pas à des motifs de pitié ou de sympathie, comme pourrait le dire le ministre de la Marine et des Pêcheries, car je prétends que la Chambre et le public s'accordent à dire qu'il obéit à l'instinct de la conservation. Il n'ose pas châtier les fonctionnaires comme ils le méritent d'après les conclusions de M. le juge Cassels, et je crois que son refus de leur infliger une juste punition sera blâmé par le public et ne satisfera pas aux exigences de la députation.

Je désire examiner pendant quelques instants les résultats de l'enquête et les conclusions qu'il faut en tirer. L'enquête prouve à l'évidence: d'abord que les fonctionnaires étaient négligents, serviles, malhonnêtes et, parfois, capables de voler; deuxièmement, qu'il est nécessaire d'étendre les investigations à tous les départements à dépenses; troisièmement, que des membres du Parlement et des chefs du parti libéral sont compromis; que le ministre de la Marine et des Pêcheries est lui-même compromis par la preuve faite, directement et par déduction.

A cette heure avancée, je n'abuserai pas de l'indulgence de mes collègues en commentant longuement la preuve; mais je désire parler de la déposition qui se trouve à la page 1,358 où M. Melvin déclare qu'il a donné de l'argent à M. McNamara, le magasinier; de la déposition de M. Longard (page 1,421) qui dit qu'il a fourni un réservoir à eau chaude pour l'habitation de M. Parsons; de la déposition de M. Thompson-Schmidt (page 1,452) qui témoigne qu'il a emprunté de l'argent de l'un des entrepreneurs, et de la déposition de M. Joseph Ferguson (page 1,397) qui avoue qu'il a reçu de fortes sommes d'argent des entrepreneurs et des fournisseurs.

Au nom de M. Gregory, son client, M. le sénateur Choquette a admis que M. Gregory a touché 5 p. 100 de $24,831. Cet aveu se trouve à la page 1,046 de la preuve. A la page 1,388, on constate qu'un témoin, M. Merlin a reconnu que les employés avaient l'habitude de prendre ce dont ils avaient besoin dans les magasins du département.

Par M. le juge Cassels:

Q. Voulez-vous dire que là-bas tous les employés avaient l'habitude de se rendre dans les magasins et de se servir eux-mêmes?—R. Ils étaient libres de le faire; cela était assez facile.

Par conséquent, il ne s'exerçait pas assez de surveillance dans l'administration du département de la Marine et des Pêcheries. A la page 1,277, M. Macaulay avoue qu'il a fait de fausses inscriptions afin de balancer les comptes de M. Harding. Celui-ci est l'un des fonctionnaires que le ministère a mis à la retraite à la suite du rapport de M. le juge Cassels.

L'enquête prouve la nécessité d'étendre les investigations à d'autres départements. Il y a lieu de remarquer qu'il n'y avait pas de marchés, que les entrepreneurs fixaient eux-mêmes les prix, que le département n'imposait pas les prix aux fournisseurs qui les établissaient eux-mêmes. Il n'est pas étonnant que les prix et les bénéfices fussent excessifs. Il est légitime de croire que si les prix et les bénéfices étaient exorbitants au département de la Marine et des Pêcheries, ils l'étaient aussi dans d'autres départements, et qu'il y a lieu de faire une enquête sur leur administration. Ainsi, nous constatons que M. Alliston Davie, de Québec (voir page 872) a témoigné qu'on ne débattait pas les prix:

Q. Voici une facture s'élevant à $7,795.70, et elle est certifiée par lui de la même manière. Prix justes et raisonnables. Ceci se passait en novembre 1906. Eh bien, examinez cette facture et dites-moi si les prix ont été débattus entre vous et lui, ou entre vous et tout autre employé du département?—R. Non, monsieur, ils n'ont jamais été débattus.

Q. Aucun prix n'a jamais été débattu avec M. Gregory ou tout autre fonctionnaire?—

A la page 1410, M. George Wooten déclare qu'il a reçu 10 p. 100, ou à peu près, de plus que les prix du détail, ce qui prouve que le département payait des prix excessifs. A la page 1359, M. A. N. Melville dépose qu'on lui a payé de 10 à 25 p. 100 de plus que les prix courants du détail.

A la page 1447, M. Stevens, qui a témoigné relativement aux factures de la maison Hopewell et compagnie dit que ces factures envoyées au département de la Marine et des Pêcheries se sont élevées à $28,000, en trois ans; que les prix n'étaient jamais fixés d'avance et qu'en les calculant, la maison ajoutait environ 50 p. 100 pour les bénéfices. On lui demande :

Q. La maison ajoutait au coût de l'article environ 50 p. 100 pour les bénéfices; est-ce à peu près cela?—R. C'est peut-être un peu trop. Je ne voudrais pas jurer que cela est exact.

A la page 1429, M. Langford dit qu'il peut avoir touché 50 p. 100 de bénéfices lorsqu'il a traité avec le département. A la page 1737, M. Ernest G. Odell, jeune homme âgé de 23 ans seulement, dit qu'il a touché jusqu'à 100 p. 100 de bénéfices. Voici sa déposition:

Q. Votre grand-père ne connaissait rien de vos arrangements, à ce que je vois? Quels profits, vous et M. Ritchie, retirez-vous des ventes que vous faites au département?—R. Ceci, monsieur, est une affaire entre M. Ritchie et moi. Suis-je tenu de répondre à votre seigneurie?

M. le juge Cassels.—Oui, je le pense. Cela est important et a déjà été dit à Québec. Vous faites mieux de tout dire; il ne sert de rien de faire des réticenses.—R. J'ai fait 50 p. 100.

M. Watson.—C'était là votre part. Et combien de plus M. Ritchie a-t-il reçu?—R. Si j'ai eu 50 p. 100, il doit avoir eu 50 p. 100.

Q. Cela fait 100 p. 100?—R. Oui.

M. J. J. Murphy, qui, pendant trois ans, a traité avec le département des affaires se chiffrant par $43,000, déclare qu'il a réalisé 25 p. 100 de plus que les plus bas prix du détail. Voici ce passage de sa déposition:

Q. De ce que vous dites je conclus que vous avez trouvé que le département était un acheteur facile à satisfaire?—R. Oui.

Q. En réalité, vous avez reçu du ministère de la Marine beaucoup plus que des autres acheteurs au détail, 25 p. 100?—R. Oh, non!

Q. Maintenant, rappelez votre mémoire et dites-nous si vous n'avez pas reçu du ministère de la Marine plus de 25 p. 100, en sus de vos prix de détail les plus bas?—R. Eh bien, dans certains cas, oui, mais pas toujours.

Q. Dans certains cas, vous avez reçu jusqu'à 25 p. 100?—R. Oui, mais pas toujours.

Q. En sus de vos prix de détail les plus bas?—R. Oui.

Si c'est là un juste échantillon des prix que l'on paie au département de la Marine et des Pêcheries, et des profits exigés par les fournisseurs, il s'en suit qu'il est permis de supposer que cet état de chose a existé dans les autres départements, et que, par conséquent, ces départements devraient être aussi l'objet d'une enquête.

On voit que ce même fournisseur qui a traité avec le département de la Marine a aussi transigé des affaires avec les autres départements. En réponse à ma demande, on a déposé sur la table, hier, un rapport indiquant l'étendue des transactions illégales que des fournisseurs et des entrepreneurs mentionnés dans le rapport du juge Cassels ont faites avec les autres départements. Qu'y voyons-nous? Nous trouvons, par exemple, que J. J. Murphy qui, en trois ans, a fait pour $32,449.29 d'affaires avec le département de la Marine et des Pêcheries, en a fait aussi avec le département des Travaux publics pour une somme de $8,508.59. N'est-il pas raisonnable d'admettre comme certain qu'il a obtenu du département des Travaux publics le même percentage de profits que de l'autre département. Joseph Samson qui, en trois ans, a transigé pour $22,158 d'affaires avec le département de la Marine, en a transigé pour $3,369.59, avec le département des Travaux publics.

Samson et Filion ont fait des affaires pour $65,809 avec le département de la Marine et des Pêcheries, pour $10,444, avec le département des Travaux publics, et pour $3,490, avec ledépartement de la Milice.

Napoléon Mercier a transigé pour $3,471 avec le département de la Marine, pour $8,000 avec le département des Travaux publics. Terreau et Racine ont vendu au département de la Marine et des Pêcheries pour $8,000 de marchandises; au département des Travaux publics pour $1,000; au département de la Milice pour $6,000 et pour $487 au département des Postes. Je désire faire remarquer que le rapport du juge Cassels signale ces personnes comme ayant payé des commissions illégales et favoriser illégalement des fonctionnaires publics.

Jean Drolet a vendu pour $12,502 de marchandises au département de la Marine, pour $1,287 aux Travaux publics et pous $21,782 au département de la Milice.

Howell et compagnie ont fait des transactions avec le département de la Marine pour plus de $20,000 et avec le département des Travaux publics pour $1,000. La Polson Iron Works Company a fait pour $150,493 d'affaires avec le département de la Marine, pour $364,798.70 avec le département des Travaux publics, et pour $1,200 avec le département de la Milice.

Ces rapports prouvent aux yeux des honorables députés de l'opposition le bien fondé de leurs soupçons: que ces entrepreneurs et fournisseurs qui étaient les adjudicataires d'importantes entreprises du département de la Marine et des Pêcheries et qui en retireraient des profits excessifs, illégaux et injustes, ont fait également affaires avec d'autres départements dont les dépenses sont considérables, et qu'il est naturel de supposer que le même mal, les mêmes abus, les mêmes irrégularités, la même corruption, les mêmes crimes ont existé dans les autres départements comme

dans celui-ci. Et lorsque le Gouvernement donne lieu à de tels soupçons, il n'est que juste qu'il saisisse l'occasion de se disculper en accordant l'enquête qui fait l'objet de la présente motion.

Les assertions de la commission du service administratif sont une autre raison en faveur d'étendre l'enquête aux autres départements. L'un des honorables députés partisans du Gouvernement qui m'a précédé a dit que la commission du service administratif n'avait point condamné les autres départements. Je conteste cette assertion en m'appuyant sur le passage suivant de ce rapport. A la page 37 du dit rapport vous trouverez ceci:

Les membres de votre commission regrette qu'il ne leur ait point été loisible de s'enquérir de l'état de choses qui existe dans quelques uns des autres départements. Mais pour faire une enquête complète il faudrait beaucoup plus de temps que le Gouvernement ne serait probablement disposé à en accorder.

Cela n'est point douteux.

Ils n'ont pu même examiner qu'une section très limitée du département de la Marine et des Pêcheries.

Néanmoins, après n'avoir examiné qu'une très petite partie d'un département ils portent cette formidable accusation. Ils parlent de deux autres départements, et voici ce qu'ils disent:

L'organisation, la discipline, le zèle pour le service public, et le respect pour l'économie brillent par leur absence. On gaspille l'argent aussi bien dans les petites choses que dans les grandes, parce que personne ne semble avoir aucun motif d'en agir autrement.

En ce qui concerne le département de la Milice, voici ce que disent les membres de la commission:

En terminant, votre commission doit vous faire remarquer que les dépenses ont augmenté, en un peu plus de quatre ans, de trois millions et demi à six millions et demi; que le personnel permanent et celui de l'administration centrale a augmenté d'environ 220 fonctionnaires; qu'en sus du système qui leur accorde un salaire élevé, les membres favorisés du service de la milice du Canada reçoivent des pensions, non seulement pour eux-mêmes, mais aussi pour leur femme et leurs enfants; que, selon les témoignages obtenus, l'état major est suffisant pour un corps de cent mille hommes; que le corps permanent se compose de moins de trois mille hommes; qu'il y a eu une désertion sur trois; que le nombre d'hommes qui prennent part aux exercices annuels dans les camps est d'environ 40,000.

Vos commissaires n'ont pas approfondi la question des achats d'approvisionnements pour la milice, car il n'y a aucun moyen de contrôler la validité et l'équité des comptes payables pour les fusils Ross ou les fusils à fausse cible; mais d'après la preuve, le marché relatif à la fourniture du fusil Ross fut rédigé par l'avocat de la compagnie et nulle garantie fut exigée.

M. S. SHARPE.

Sir FREDERICK BORDEN (ministre de la Milice): Ce qui était absolument faux. Je l'ai expliqué à la Chambre.

M. SAMUEL SHARPE: Si c'est absolument faux, je dirai au ministre qu'il ne devrait pas s'opposer à l'enquête sur l'administration de son département. Au sujet du département des Travaux publics, le rapport de la commission s'exprime ainsi:

En 1903-1904, les dépenses du département des Travaux publics se sont élevés à $5,000,000, en chiffres ronds, et d'après les cahiers de crédits récemment déposés, elles seront portées à près de $11,250,000, pendant le prochain exercice. En examinant le système adopté dans ce département, on constate qu'à très peu d'exceptions près, tous les fonctionnaires, tant à Ottawa qu'ailleurs, ne sont pas soumis aux dispositions de la loi du service civil.

Et voici ce que je désire signaler à la députation:

Dans certains cas, les salaires payés peuvent être trop élevés comme dans le cas notoire, qui a été dévoilé il y a un an environ, d'un surveillant des travaux, nommé grâce à des influences politiques, qui avait engagé un remplaçant à un salaire beaucoup moindre.

Si c'est là un exemple de ce qui se passe au département des Travaux publics, il convient que la Chambre étende l'enquête à tous les départements à gros budgets de dépenses.

Je désire maintenant appeler l'attention de mes collègues sur le rapport de M. le juge Cassels (page 78):

D'après la preuve, par ce changement, le département de la Marine et des Pêcheries, à lui seul, réaliserait une économie de cent mille dollars par année. N'y a-t-il pas d'autres départements administrés par le Gouvernement qui pourraient être traités de la même manière?

Le changement en question est l'abolition de la clientèle politique. Ceci est une franche déclaration que d'autres départements devraient permettre que l'enquête s'étende à eux de manière à les mettre en état de faire, eux aussi, des économies.

Ne serait-il pas possible de nommer une commission, disons, de trois hommes compétents, aidés d'inspecteurs renseignés sur les prix courants du marché, qui rempliraient le rôle de pourvoyeurs de tous les départements?

Un autre résultat de l'enquête a été d'établir que des membres du Parlement et des chefs du parti libéral étaient compromis dans des opérations illicites et fort inconvenantes du département de la Marine et des Pêcheries.

Q. Oui. Avez-vous parlé à d'autres?—R. Il me semble que j'ai parlé à M. Russell, lorsqu'il était député, à M. le juge Russell.

Q. Avez-vous parlé à d'autres, ici?—R. Je ne le pense pas.

Q. Je comprends que vous l'avez eue.....

Il s'agit d'une commande.

....de M. Roche ou de M. Carney?—R. De M. Roche, je pense.

Q. M. Roche, ou M. Carney, vous a donné cette commande en particulier?—R. Oui.

Q. De quoi s'agissait-il?—R. De ventilateurs.

Si nous nous reportons à la page 1410, nous constatons que quelques-uns de ces fournisseurs qui obtenaient des bénéfices excessifs et de fortes sommes du département de la Marine et des Pêcheries, dépensaient une partie de ces bénéfices pendant l'élection.

Q. Tâchez de vous rappeler ce que devenait l'excédent des profits; était-il partagé de quelque façon, monsieur Wooten?—R. Je n'ai pas fait de partage.

Q. Non; pas de vos profits?—R. Je ne saurais vous dire, monsieur Watson.

Q. Les profits des autres?—R. Je ne puis dire, monsieur; je ne le sais pas.

Q. Mais, vous et d'autres, n'avez-vous pas partagé, non vos propres bénéfices, mais d'une façon ou d'une autre l'excédent des profits?—R. Lorsque je prends charge d'un arrondissement, je paie généralement les dépenses de ma propre bourse. Parlez-vous de la politique?

Q. Je ne parle pas au point de vue politique.

Voilà la conséquence logique du système qui consiste à accorder un excédent de profits à ces fournisseurs. Pendant les élections, ils "se chargent de certains districts" et fournissent les fonds sur leur propre bourse.

Q. Est-ce tout ce que vous pouvez dire, car je supposais que vous pouviez aller plus loin; c'est pourquoi je vous pose la question. Est-ce tout ce que vous pouvez dire—je parle ouvertement—à savoir qu'il est entendu que ces sociétés et ces maisons qui demandent des prix excessifs doivent subséquemment abouler une partie des profits—vous savez ce que veut dire cette expression—à d'autres?—R. Je ne le pense pas, mais je crois que, si j'obtenais une entreprise ou une fourniture importante et si une élection à laquelle mon parti prendrait part avait lieu, je souscrirais largement.

Q. A même cet excédent de profits?—R. Oui.

Puis, à la page 1462, M. Harry C. Stevens, étant interrogé:

Par M. le juge Cassels:

Q. Je suppose, pour parler ouvertement, que les députés ont recommandé de vous accorder une entreprise profitable?—R. Ils ne le feraient pas.

Q. Ils ont recommandé de vous accorder une entreprise qui a été profitable?—R. Ils ne le feraient pas.

Q. Et alors, lorsqu'une élection eut lieu, le comité électoral est venu vous demander une contribution?—R. Oui, et nous ne connaissions rien de ce qui se passe entre les députés et le comité.

Q. Je comprends. Vous êtes de leurs partisans et ils vous demandent des souscriptions, et vous étiez souscripteurs. Est-ce cela?—R. Oui. C'est ce que je voulais faire comprendre.

Et encore à la page 1462, M. Cassels aborde la question et l'interrogatoire se continue dans les termes suivants:

Q. Que désirez-vous dire?—R. Nous n'avons pas de rivaux dans nos ouvrages pour le département, et nous n'avions besoin que de la recommandation des députés; c'est ainsi que nous marchions.

Q. Payiez-vous quelque argent aux députés?—R. Non.

Q. Souscriviez-vous à un fond quelconque?—R. Pas pour les députés.

Q. Pour qui, alors?—R. Je crois que nous avons souscrit, nous avons peut-être contribué légèrement aux dépenses légitimes, mais je ne tiens pas à parler de cela.

Et ces réponses sont très éloquentes. Si l'enquête avait été plus complète, si le commissaire avait eu un peu plus de latitude, le juge Cassels en aurait beaucoup plus à dire dans son rapport.

Il est un autre point sur lequel je tiens à appeler l'attention. Non seulement les députés recommandaient-ils les fournisseurs de la liste départementale, mais ils dictaient au département le nom du fournisseur qui devait obtenir telle ou telle adjudication. Non seulement cela, mais ils allaient si loin et le département tombait si bas, que les députés dictaient les prix des différents articles vendus au département par les fournisseurs. A la page 1426, M. Longard donne sa déposition au sujet des députés qui dictent les prix des marchandises.

Q. Puis, je suppose que la même méthode a prévalu depuis 1896. Il est possible que cet état de choses s'applique aussi bien à vous qu'à d'autres. Je vois les lignes suivantes dans un mémoire annexé à un dossier officiel du département à Ottawa: "M. Carney, député, veux que 30 barils d'huile de lin crue à 65 cents et 68 cents bouillie, et 2 tonnes de plomb en feuille à 7 cents la livre soient achetés à MM. Wm. Robertson et fils. On pourrait acheter l'huile et le plomb et les garder en magasin, vu la modicité du prix, mais le paiement ne peut être effectué qu'après l'adoption des crédits à la présente session". Ce mémoire porte les initiales W. W. S., c'est-à-dire, je suppose, M. Stumbles. Ce serait un mémoire qu'il aurait fallu pour le sous-ministre, d'après le dossier officiel. Maintenant, est-ce là la nature des entrevues et des transactions entre vous et les députés?—R. Pas tout à fait.

Q. Mais dans ce sens?—R. Pas tout à fait.

Q. Qu'est-ce alors? Ce mémoire est daté du 17 décembre, M. le président. Quel était donc le caractère des entrevues entre vous et les députés ayant trait à cette question de la commande de la livraison des marchandises?—R. Tout simplement une recommandation pour une certaine entreprise qui se poursuivait à ce moment.

Q. Aucun des députés vous a-t-il parlé des prix?—R. Je ne me rappelle pas.

Q. Je vois; c'est ce qui en est; vous ne vous rappelez pas. Maintenant, d'après ce mémoire vous voyez, un des députés a fixé les prix. Est-ce ce qui a été fait avec vous quelques fois?—R. Je ne saurais le dire.

Même le conseil du Gouvernement a découvert à sa grande surprise que les députés définissaient en réalité les prix de vente des fournisseurs du département. Le

résultat de l'enquête montre donc à l'évidence, tant par la preuve directe que par induction, que le ministre de la Marine et des Pêcheries était personnellement au fait, tant par la preuve directe qu'implicitement. Maintenant, le rapport du commerce est rempli d'exemples où des marchandises ont été achetées sans soumissions, et je crois que l'on peut présumer légitimement que si le ministre néglige de se conformer, pour l'administration de son département, aux méthodes d'affaires approuvées, il doit être tenu responsable des irrégularités qui en sont résultées. Je ne citerai pas davantage les dépositions que j'ai devant moi, pour montrer que des milliers, des centaines de milliers de piastres valant de marchandises ont été achetées sans soumissions par son département.

Une autre chose dont le ministre doit être tenu responsable est l'achat des produits brevetés à des prix excessifs. Des articles brevetés valant $150 ont été vendus au département au prix de $4,500 en dépit de la loi des brevets d'invention. C'est une déclaration que monsieur le juge Cassels lui-même a faite en s'appuyant sur la preuve. Une autre déposition qui affecte encore à mon avis le ministre qui administrait le département à cette époque est celle qui a trait à l'affaire Halliday. Le témoin, M. Van Felson, a déclaré dans son témoignage qu'il avait écrit plusieurs fois au chef du département, mais qu'il n'avait reçu aucune réponse au sujet du règlement de cette réclamation. Or, la négligence du ministre à répondre à ces lettres est très significative, vu ce qui est arrivé par la suite. Est-ce que c'est le chef du département qui retardait le paiement du compte de M. Halliday? Faisait-il sciemment l'affaire du sous-ministre, car nous voyons M. Van Felson jurer dans sa déposition qu'avant l'acquittement du compte de M. Halliday, il a dû payer $3,000 à Boudreau, un fonctionnaire du département, et que Boudreau lui a dit qu'il fallait partager $3,000 avec quelqu'un dans le département. Si c'est la vérité, la circonstance est très significative. Je ne sais pas si l'actuel ministre était à ce moment à la tête du département, mais s'il l'était lorsque ce montant fut payé, je crois que la preuve est telle que la responsabilité tombe sur lui, et aurait dû le forcer d'entrer dans le banc des témoins pour se disculper de toute participation au partage de ces $3,000.

M. TALBOT: N'est-il pas vrai que dans son rapport le juge déclare distinctement que les accusations de Van Felson contre Boudreau n'ont jamais été prouvées, qu'il m'a jamais donné la preuve qu'il ait payé les $3,000.

M. SAMUEL SHARPE: J'admets avec l'honorable député que le rapport exonère M. Boudreau, mais comme à contre cœur.

Cela n'empêche pas que M. Van Felson ne soit un homme d'une intégrité incontestable, et qu'il n'avait aucun motif de venir déclarer sous serment, si ce n'eut été vrai, qu'il avait payé $3,000 à Boudreau. Le juge Cassels dans son rapport, fait remarquer qu'il ne peut voir aucun motif portant M. Van Felson, un parfait étranger, à venir témoigner faussement qu'il avait payé les $3,000.

M. TALBOT: L'honorable député doit admettre que l'honorable juge Cassels déclare positivement que M. Van Felson, n'a jamais établi qu'il avait payé l'argent.

M. SAMUEL SHARPE: Je crois que si une personne désintéressée comme l'était M. Van Felson faisait cette déclaration à la barre des témoins, il était du devoir du ministre de se présenter lui-même comme témoin, et de jurer que pour sa part, il ne connaissait rien de l'affaire.

L'hon. M. BRODEUR: Je crois que l'horable député va un peu loin lorsqu'il dit que je devrais être tenu responsable de choses qui se sont passées en 1905, alors que je n'étais pas encore ministre de ce département. L'honorable monsieur vient de dire que je devrais être tenu responsable des achats faits par le département, parce que l'on a pas demandé de soumissions par la voie des journaux. On en a toujours demandé depuis que je suis ministre.

M. SAMUEL SHARPE: Je parle des dépositions qui ont été données devant le juge Cassels. Je n'ai pas dit que le ministre actuel était à la tête du département lorsque ce paiement a été fait; j'ai dit que s'il était à la tête du département à l'époque où ces $3,000 ont été payés, il était de son devoir de faire disparaître tout soupçon et de désavouer tout rapport avec ce paiement, parce que Boudreau, un fonctionnaire du département, a dit à Van Felson qu'il lui fallait diviser cette somme avec quelqu'un dans le département.

L'hon. M. BRODEUR: Je regrette beaucoup que mon honorable ami ait fait une allusion de ce genre. Je n'ai jamais rien eu à voir dans cette question.

M. EDWARDS: Mon honorable ami dit: Quel que fut le ministre à la tête du département à cette époque.

L'hon. M. BRODEUR: Non, il a dit: Si l'honorable ministre était alors à la tête du département, il devrait être tenu responsable.

M. SAMUEL SHARPE: Le ministre nous dit qu'il n'a pas acheté de marchandises sans avoir demandé des soumissions. Je lui demanderai de lire le témoignage de M. J. J. Murphy à la page 1829:

Q. Sur les $20,000 de marchandises que vous avez vendues au département pendant trois

ans, vous aviez offert des soumissions, ou ces soumisions publiques avaient été demandées pour une valeur d'environ $5,000?—R. Oui, monsieur.

De sorte que sur $20,000 d'achats on avait demandé des soumissions pour $5,000 seulement. On voit à la page 1824 que J. W. Woods et Cie, ont vendu au département pour une valeur de $11,492, et que sur cette somme on n'avait donné des soumissions que pour $230.

Q. Vous ne vous trompez pas? $11,492, et à par ces $230 de marchandises, vous dites n'avoir jamais été invité à faire de soumissions, les prix n'ont jamais été fixés, vous avez envoyé votre compte et vous avez été payé?—R. En quelques cas nous avons soumissionné.

Je ne puis voir comment le ministre peut dire, en face des dépositions données devant le juge Cassels, que son département a demandé des soumissions.

L'hon. M. BRODEUR: Ce n'était pas sous mon administration.

M. SAMUEL SHARPE: Une autre question dont le ministre actuel de la Marine doit avoir eu connaissance est l'affaire Johnston. D'après le rapport du juge Cassels, M. Johnston mérite d'être blâmé sur deux points. A la page 48 de son rapport, M. le juge Cassels dit:

Le capitaine Johnston du steamer "Lady-Laurier" est tenu de se disculper au sujet de deux questions qui ont été mises en lumière par les témoignages donnés à Halifax. D'abord, au sujet de la somme de $1,550 qui lui a été payée apparemment, pour prétendu sauvetage accompli par le "Lady Laurier" et les officiers et matelots du steamship "Hestia". La seconde au sujet d'une somme de $400, qu'il a reçue pour services à peu près semblables rendus par le "Lady Laurier" et par ses officiers et équipage, au steamship "Mount Temple".

Le capitaine Johnston n'a, parait-il jamais été appelé à donner son témoignage. Il se fit représenter par un avocat, et il parait avoir gardé en sa possession l'argent qu'il a ainsi reçu, et cependant le ministre, n'a rien a dire au sujet de ce cas, bien que le Gouvernement ait déclaré que tous ceux qui avaient été trouvés coupables d'irrigularités dans l'enquête devant le juge seraient renvoyés du service. Je crois que le capitaine Johnston est encore à l'emploi du Gouvernement. Il a été trouvé coupable de deux irrégularités, dont la première est d'avoir gardé $1,000 de l'argent du peuple. Le capitaine Johnston a-t-il remis cet argent?

M. A. K. MACLEAN: Mon honorable ami devrait donner à la Chambre les preuves de ses assertions. Je dis qu'elles sont absolument incorrectes et qu'il n'y a pas une ligne dans le rapport pour les corroborer.

M. SAMUEL SHARPE: Il est extraordinaire d'entendre l'honorable député attaquer le rapport de son propre commissaire. Je cite les conclusions mêmes du juge Cassels sur les témoignages donnés devant lui.

M. TALBOT: Vous ne faites rien de tel.

M. S. SHARPE: Les honorables membres de la droite acceptent les conclusions du rapport qui leur conviennent, mais ils rejettent celles qui ne leur plaisent pas.

L'hon. M. BRODEUR: Mon honorable ami croit-il que le capitaine d'un bateau du Gouvernement n'a pas le droit aux droits de sauvetage?

M. S. SHARPE: Le juge Cassels dit que Johnston a commis un acte très répréhensible.

L'hon. M. BRODEUR: Je demande à mon honorable ami de nous donner son avis à ce sujet.

M. S. SHARPE: Je suis du même avis que le juge Cassels.

L'hon. M. FOSTER: Le ministre croit-il qu'un commandant d'un steamer du Gouvernement qui est payé avec l'argent public, remplit son devoir envers le pays lorsqu'il exige et accepte des droits de sauvetage?

L'hon. M. BRODEUR: En Angleterre où les règlements de l'amirauté sont très sévères à cet égard, un capitaine de navire a droit de se faire payer les droits de sauvetage.

L'hon. M. FOSTER: Si il y a une entente claire et définie entre le département et le capitaine que celui-ci ne doit pas accepter de droits de sauvetage, le ministre croit-il que ce capitaine a droit de méconnaître les ordres du département, et garder l'argent dans sa poche?

M. A. K. MACLEAN: Tels ne sont pas du tout les faits.

M. S. SHARPE: On me dit que le capitaine Johnston a écrit au département qu'il avait l'argent et qu'il le gardait; et qu'il a mis le département au défi de lui faire rendre. Est-ce exact?

L'hon. M. BRODEUR: Je crois qu'il existe une lettre de ce genre.

Quelques VOIX: Oh, oh.

L'hon. M. BRODEUR: C'est une question assez importante que celle de savoir si les capitaines des bateaux du Gouvernement auront la permission de garder pour eux les droits de sauvetage. La règle dans l'amirauté anglaise est que, les capitaines y ont droit.

M. R. L. BORDEN: Ces droits sont fixés par la cour d'Amirauté et dans le cas présent il y avait une entente expresse entre la couronne et les propriétaires du vaisseau naufragé.

L'hon. M. BRODEUR: Au sujet de la manière dont on utiliserait le vaisseau.

M. R. L. BORDEN: Oui, et cela comprenait les services de l'équipage.

L'hon. M. BRODEUR: C'est là une question différente des droits de sauvetage auxquels ont droit les officiers et matelots du navire.

M. R. L. BORDEN: Non, le sauvetage est une chose indivisible, et il est distribué par une décision de la cour de l'amirauté. Une partie va aux propriétaires du navire, une partie au capitaine et une partie à l'équipage, suivant leurs droits respectifs.

L'hon. M. BRODEUR: Ce n'est pas la règle suivie en Angleterre.

M. R. L. BORDEN: Je vous demande pardon, c'est la règle.

L'hon. M. BRODEUR: La règle de l'amirauté est que les capitaines et matelots ont droit à une partie du sauvetage, et le gouvernement ne réclame rien pour l'usage des vaisseaux de l'amirauté.

M. R. L. BORDEN: Précisément. L'honorable ministre ne nous apprend là rien de neuf. En Angleterre il y a un règlement qui défend à la couronne de réclamer quelque chose pour les services du vaisseau, et la cour d'amirauté accorde une allocation aux officiers et à l'équipage du bateau. Mais ici nous avons un marché défini.

M. A. K. MACLEAN: Il n'était pas fait mention d'aucun service dans ce marché.

M. l'ORATEUR: Je regrette d'avoir à intervenir. Cette discussion est des plus irrégulières. La parole est à l'honorable député d'Ontario-nord (M. Northrup).

M. S. SHARPE: Nous voyons l'indifférence du département lorsqu'un fonctionnaire peut écrire une lettre sur un ton aussi provoquant, et dire qu'il a l'argent en sa possession et se propose de le garder, malgré les chefs du département qui lui ont dit plus d'une fois dans leurs lettres, qu'il n'avait pas le droit de garder cet argent. Je lis à la page 1342, de la preuve:

Q. Et maintenant que toute la question est soumise à Votre Honneur comme commissaire, je trouve à l'endos de ce mémoire authentique, que j'ai lu en dernier lieu, la déclaration suivante: Vous pouvez—et ce document porte les initiales du ministre du département—vous pouvez réclamer de Picford et Black, et nous ne reconnaissons pas comme partie de ce qui est dû au département la somme qui a été payée au capitaine Johnson—les mots peuvent être "sans" ou "contre", je ne lis pas bien—l'autorisation du département. Signature: L. P. B.

Dans le mémoire signé par le ministre, "L. P. B." déclare que c'est sans l'autorisation du département que le capitaine Johnston garde l'argent. Au sujet du droit du capitaine Johnston de garder cet argent, je lis à la page 50 du rapport du juge Cassels :

Le capitaine Johnston a été représenté par conseil. Il n'a pas été questionné.

Voici encore un singulier exemple de ce genre; celui d'un fonctionnaire qui n'a pas été questionné, bien qu'il fût représenté par conseil:

A mon avis, il ne saurait réclamer les droits de sauvetage, sans l'approbation et l'agrément du ministère.

A mon avis, il est impossible d'affirmer plus clairement que ne le fait ici le juge Cassels que le capitaine Johnston ne saurait réclamer les droits de sauvetage. L'auteur du rapport ajoute:

La conduite du capitaine Johnston en gardant ces deniers est injustifiable.

A l'égard du "Mount Temple," le juge Cassels dit:

On lui a versé la somme de $400 qu'il a gardée. Il n'avait pas le droit de garder ces deniers.

Je m'en tiens à l'opinion exprimée par M. le juge Cassels et à mon avis, le ministère qui lui a confié cette mission devrait s'appuyer sur sa décision, diriger des poursuites contre le capitaine Johnson et l'obliger à rembourser ces deniers. La négligence apportée par le ministre à intenter une poursuite, bien qu'il y ait eu détournement des fonds du ministère, prouve qu'il a donné son acquiescement aux actes criminels commis et le rend responsable, dans cette mesure-là même. L'accumulation de preuves contre le ministre fait retomber sur ses propres épaules la responsabilité, et pour rafraîchir ses souvenirs, je vais relater de nouveau les faits se rattachant à l'enquête et qui, à mon avis, la grèvent de cette responsabilité. En premier lieu, le ministère a acheté certaines fournitures, sans concurrence ni publicité; on a acheté des articles brevetés à des prix exorbitants, et cela au mépris de la loi des brevets; on a retenu au service du ministère certains fonctionnaires et on a accordé de l'avancement à d'autres individus comme le capitaine Johnston, coupables d'irrégularités, à différentes reprises, on a écrit au ministre au sujet du mémoire de Halliday, mais le ministre n'en a tenu aucun compte; on a retardé de neuf mois le règlement de ce mémoire et il a fallu payer à M. Boudreau, un fonctionnaire du ministère, $3,000 avant le règlement définitif de ce mémoire.

M. TALBOT: C'est inexact.

M. SAMUEL SHARPE: Je m'appuie sur le témoignage de Van Felson affirmant, sous la foi du serment, qu'il a été versé $3,000 avant le règlement du mémoire et

que M. Boudreau lui a déclaré qu'avant le règlement définitif de ce compte, il fallait verser la somme de $3,000, à répartir entre Boudreau et quelque autre fonctionnaire du ministère. J'en viens aux autres actes qui font retomber la responsabilité sur le ministre; c'est d'abord l'augmentation du personnel, au cours du mois d'octobre, et le fait que le ministre, sachant que le capitaine Johnston s'était illégitimement approprié $1,900 appartenant à l'Etat, a négligé d'intenter les poursuites voulues. La question se pose ici: quelle est la responsabilité qui incombe au ministre et au cabinet? D'après les principes consacrés dans la constitution britannique, une double voie s'ouvrait devant le premier ministre: d'abord, il devait demander au chef responsable du département de remettre son portefeuille, puis réorganiser le département et faire retomber le blâme sur qui de droit, à savoir, sur le chef du ministère. Ou bien, le premier ministre aurait pu permettre au chef du département de conserver son portefeuille et assurer lui-même la responsabilité. En Angleterre, le titulaire d'un ministère qui serait tombé en pareille disgrâce, n'aurait pas conservé son portefeuille pendant vingt-quatre heures. Dans la mère patrie, jamais cabinet n'oserait, au mépris de l'opinion publique, conserver dans son sein un titulaire dont le département serait tombé dans un tel discrédit.

Il a été prouvé par d'incontestables témoignages que les tripotages, la corruption et le crime règnent au ministère de la Marine et des Pêcheries. Voilà ce qui a été établi au cours de l'enquête et constaté dans le rapport de M. le juge Cassels, et cependant il semblerait que le Gouvernement est bien décidé à innocenter le ministre de la Marine, coûte que coûte. Que ce soit là un calcul politique ou une nécessité, je l'ignore; mais j'incline que c'est plutôt une nécessité imposée par les circonstances; car le ministre de la Marine, convaincu qu'il est que son département n'est pas plus coupable qu'il n'y a pas dans son ministère d'abus plus criants que dans les autres services, n'entend pas devenir le bouc émissaire de l'administration. Poussé dans ces derniers retranchements, il déclare à ses collègues que c'est une question de vie ou de mort pour eux tous, et ainsi il refuse de remettre son portefeuille ou de dégager le Gouvernement de la responsabilité. Dans son plaidoyer, le ministre de la Marine prétend qu'on ne doit pas le grever de la responsabilité et voici pourquoi: c'est qu'il s'est borné à faire l'application du système inauguré par ses prédécesseurs. Toutes les autorités en matière de responsabilité ministérielle font retomber la responsabilité, en premier lieu, sur le ministre lui-même et en second lieu, sur le cabinet collectivement, si le ministre demeure à son poste et est appuyé par ses collègues.

Voici une citation que j'emprunte à l'ouvrage de Todd sur le gouvernement parlementaire (vol. 1, page 628, 2e édition):

> Comme conséquence nécessaire de la division du personnel des services administratifs en fonctionnaires d'ordre politique et en fonctionnaires d'ordre administratif, et par suite de la suprématie reconnue des membres du Gouvernement sur les employés subordonnés, notre système parlementaire veut que chaque branche des services publics soit représentée soit directement soit indirectement, dans les Chambres du parlement. Ce devoir est rempli par les chefs politiques qui sont eux-mêmes comptables de chaque acte administratif, jusqu'aux plus infimes détails de la besogne officielle courante.

En présence d'une autorité aussi grande, comment le ministre de la Marine et des Pêcheries peut-il parler de ses fonctionnaires et dire qu'ils sont sans tache et que lui-même n'est pas responsable. Todd, à la page 472, volume II, parlant de la responsabilité des ministres de la couronne envers le Parlement, s'exprime ainsi:

> Malgré les règles récentes du gouvernement parlementaire qui veulent que la responsabilité soit attachée à toute l'administration pour les actions commises par plusieurs des membres dont elle est composée, la règle ancienne que la constitution du pays impose toujours la responsabilité au ministre spécial qui fait une action particulière, continue à être en vigueur et elle est applicable directement aux cas personnels d'inconduite pour lesquels l'administration en corps décline d'être responsable.

Parlant de la responsabilité collective des ministres, Todd dit, volume II, page 477, 2e édition:

> La véritable doctrine à ce sujet a été énoncée par le comte de Grey dans les termes suivants: l'essence du gouvernement responsable est que des liens mutuels de responsabilité de l'un envers l'autre, dans le cas où un gouvernement agit comme parti, marche ensemble, adopte les mesures d'un commun accord et si un des membres tombe, les autres d'une façon naturelle, tombent avec lui.
>
> Mais l'application de ce principe serait souvent partiale et insuffisante pour les fins de la justice si ce n'était pour l'exception comprise dans la définition de lord Derby et qui admet qu'une responsabilité définie et non limitée est exclusivement attachée à un ministre de la couronne, lorsqu'il est prouvé qu'il a fait quelque chose qui le rend personnellement responsable de la censure du Parlement, ou d'une punition par des moyens légaux.

En présence de cette autorité la responsabilité doit être imposée à l'administration pour les actes du ministre de la Marine et des Pêcheries. Et que propose de faire le Gouvernement? Je prétends que la mesure qu'il a prise en mettant à la retraite deux fonctionnaires principaux, en congédient neuf autres employés, en en

renvoyant douze autres sous condition, n'est pas suffisante, pour répondre aux accusations sérieuses qui ont été portées contre le département. Dans l'intérêt du service civil et dans l'intérêt du pays, a-t-il l'intention d'adopter quelque réforme? Je ne crois pas que les malheureux employés du département de la Marine sont seuls responsables du dangereux défaut de moralité dans le service. Comme l'honorable député d'Elgin (M. Crothers) l'a dit éloquemment, ce n'est pas en bas de l'échelle mais c'est au sommet que nous devrions chercher l'absence de morale qui règne dans les services publics du pays. Je crois, monsieur l'Orateur, qu'en présence de la lumière faite par l'enquête Cassels, la Chambre devrait ordonner d'étendre l'enquête à tous les départements qui dépensent les deniers du pays et adopter la résolution présentée par mon honorable ami de Sainte-Anne (M. Doherty).

M. L. A. A. RIVET (Hochelaga): Je ne me propose pas, monsieur l'Orateur, au cours des quelques observations que j'ai l'intention de faire pour répondre—et je dis cela sans avoir l'intention d'être blessant— au discours rempli de glanures de l'honorable député d'Ontario-nord (M. Sharpe). A mon humble avis, en dépit des nombreuses citations dont il nous a fait le plaisir de nous donner lecture ce soir, il n'a pas réussi à présenter un seul argument qui puisse justifier la Chambre de prononcer la condamnation de l'honorable ministre de la Marine et des Pêcheries et du cabinet dont il est un des membres, pas plus que de voter la résolution qui a été présentée par l'honorable député de Sainte-Anne (M. Doherty). Je n'ai pas non plus l'intention de prendre la défense de l'honorable ministre de la Marine et des Pêcheries. L'honorable ministre a montré cet après-midi, de la façon la plus remarquable qu'il est parfaitement capable de se défendre lui-même ainsi que l'administration du département dont il est le chef. Mais, en prenant la parole ce soir, j'ai simplement en vue de montrer combien j'apprécie le travail excellent que l'honorable ministre a accompli dans l'intérêt de son pays, et spécialement dans l'intérêt du grand port du pays que j'ai l'honneur de représenter dans cette Chambre, depuis qu'on lui a imposé la responsabilité de ministre de la couronne.

Avant d'aller plus loin, monsieur l'Orateur, je dois féliciter très cordialement l'honorable député de Sainte-Anne des sentiments de justice et de modération dans le discours qu'il a prononcé à l'appui de sa motion. Je dois dire que j'ai l'honneur de connaître l'honorable député depuis de longues années et que je savais que tout en pensant qu'il était de son devoir de présenter la motion qu'il a développée ce soir, il le ferait d'une manière conforme au ton

de nos débats et à la dignité de la Chambre. Jetant un coup d'œil en arrière et me remémorant les discussions qui eurent lieu à la dernière session, quand le ministre de la Marine et des Pêcheries s'efforçait de faire adopter ses crédits et quand les honorables membres de l'opposition croyaient qu'il était de leur devoir de faire de l'obstruction, je pense que j'ai raison de croire que si l'honorable député de Sainte-Anne eut été alors membre de cette Chambre, au lieu de faire chorus avec nos adversaires, il aurait vigoureusement protesté contre leur conduite.

Pourtant j'ai le regret de dire que je ne peux pas féliciter l'honorable député de Sainte-Anne de la logique de sa motion ou de la plus grande partie du discours qu'il a prononcé en vue de la défendre. L'ensemble de sa résolution, comme toute l'argumentation qu'il a faite, sont basés sur la prétention que parce qu'on a trouvé des erreurs dans quelques-uns des départements qu'il n'a pas même nommés, doivent être aussi l'objet de soupçons et qu'en vue de faire disparaître ces nuages de soupçons, la Chambre devrait nommer une commission, que l'on pourrait appeler une commission de découvertes pour s'assurer si ces soupçons sont bien fondés.

C'est à cela que se réduit l'argumentation de l'honorable député; et je ne crois pas me montrer injuste en affirmant qu'il n'a rien dit de plus pour justifier son attitude sur la question en cette Chambre.

En toute justice, il me faut dire que l'honorable représentant de Sainte-Anne a exonéré de tout reproche l'honorable ministre de la Marine et des Pêcheries personnellement; et en ce faisant il s'est certainement fait l'interprète de l'opinion, non seulement de tous les membres de la droite, mais de tous ceux qui ont été mis à même de se renseigner sur la ligne de conduite du ministre, ses méthodes d'administration et son patriotisme. Il s'est aussi fait l'interprète du sentiment unanime de la population qui, lors de la dernière élection générale, a approuvé la conduite, non seulement du ministère pris en bloc, mais notamment celle des ministres qui ont été le plus en butte aux attaques de l'opposition, soit dans les journaux, soit sur les tréteaux publics.

A l'égard de la question que nous sommes à délibérer, il y a deux choses à examiner: en premier lieu, la question de fait; et en second lieu, une question de droit, de droit constitutionnel, de responsabilité ministérielle. A l'égard de la question de fait, tous reconnaissent qu'il existait dans le département de la Marine un état de choses regrettable, sans doute, et qu'il incombait au Gouvernement d'appliquer un remède efficace. Je me demande sur quoi se fondent ces honorables députés de la gauche pour prétendre que l'état de

choses mis au jour par le rapport de M. le juge Cassels est de nature à jeter du louche sur l'administration du département, quand on sait que cette commission a été nommée en vue de mettre un terme aux abus. Je ne comprends pas que la gauche se montre si exigeante, étant donné que le ministre a accepté les conclusions de la commission et s'est chargé lui-même d'appliquer le remède.

A l'égard de la question de responsabilité ministérielle, je ne vois pas quel rapport il peut y avoir logiquement entre les actes de certains fonctionnaires, nommés sous l'ancien régime, et la gestion exercée par le ministre. Celui-ci avait sûrement toute raison de croire ces fonctionnaires dignes de confiance, eux que le parti conservateur avait maintenus en fonction durant dix-huit ans, sans songer jamais à en destituer un seul. Je ne vois donc pas quel lien il peut y avoir logiquement entre la conduite de ces fonctionnaires et celle du ministre. Mais si certaines circonstances légitimaient la nomination de M. le juge Cassels en qualité de commissaire, il n'en existe pas pour légitimer la nomination de la commission demandée par l'honorable représentant de Sainte-Anne (M. Doherty). Il existe, sans doute, une responsabilité à cet égard, mais en quoi consiste celle du ministre de la Marine et des Pêcheries dans le cas présent? Il est responsable d'avoir tenté d'effectuer, et d'avoir réussi à effectuer, ce qu'aucun de ses prédécesseurs n'a jamais même tenté, savoir, la réforme de son propre département. A cet égard, je suis parfaitement d'accord avec les honorables députés de la gauche, la responsabilité du ministre existe, mais ce n'est pas une responsabilité de nature à lui porter préjudice non plus qu'à ses collègues.

Certaines des réformes inaugurées par le ministre ont été signalées par quelques-uns de ceux qui ont pris la parole avant moi. L'honorable ministre lui-même, s'est défendu en disant que, pendant les trois années de son administration, il avait effectué des améliorations, non seulement dans la gestion ordinaire de son département, mais au dehors, sous forme d'amélioration de notre système des transports, d'amélioration de nos voies navigables naturelles, de développement de la route du Saint-Laurent, de manière à en faire la voie navigable par excellence de l'Amérique septentrionale. Mais, avec cette modestie qui le caractérise, il s'est abstenu de dire à la Chambre que, de tous les ministres de la Marine et des Pêcheries, c'est sûrement lui qui a fait le plus pour l'amélioration de nos voies navigables, et pour faire du fleuve Saint-Laurent le digne rival de la route qui aboutit à New-York, en attendant qu'il y soit supérieur à tous égards. Particulièrement en ma qualité de représentant d'une des divisions de la grande métropole du Canada, je considère qu'il est de mon devoir d'affirmer qu'à Montréal tous sont unanimes à admettre que le ministre actuel de la Marine et des Pêcheries a travaillé excellemment à mettre le fleuve Saint-Laurent, et surtout le port de Montréal, sur un pied parfait. L'honorable ministre a cité les vœux émis par le " Board of Trade " et autres institutions commerciales de Montréal; mais il n'a pas dit qu'aujourd'hui, dans les cercles commerciaux et financiers de Montréal on reconnaît que le Gouvernement actuel, et surtout le ministre actuel de la Marine et des Pêcheries a fait pour le pays et pour le port de Montréal plus qu'aucun autre régime antérieur.

Parlant dans une langue qui ne m'est pas très familière je me rends compte que j'ennuie peut-être la Chambre; aussi je serai bref. Cependant, je dirai encore un mot au sujet de ce qui a été exécuté par notre Gouvernement en vue de venir en aide à la navigation, et je me permettrai de citer un extrait du rapport de l'honorable juge Cassels. Voici ce que je lis à la page 9 de ce rapport:

> L'amélioration de la voie navigable du Saint-Laurent et des grands lacs a été un sujet d'études pour les divers gouvernements qui se sont succédés depuis la confédération. En 1900, il fut pris des mesures plus énergiques que celles adoptés jusque-là.

Or, en 1900, par la grâce de Dieu, un gouvernement libéral présidait aux destinées du pays, et pour cette raison il fut pris des mesures énergiques en vue de faire du fleuve Saint-Laurent et du réseau de nos voies navigables le meilleur de l'Amérique.

Il est une autre réforme qui a été effectuée par le gouvernement actuel et de l'inauguration de laquelle nous sommes redevables au ministre de la Marine et des Pêcheries. Ceux qui occupaient un siège en cette Chambre il y a trois ans se rappellent que j'ai eu l'honneur alors d'y préconiser une réforme qui, à mon avis, se liait étroitement à la prospérité future de Montréal. Je disais que le temps était venu de transformer le mode d'administration de ce port, de manière à imprimer un nouvel élan aux diverses entreprises dont on y poursuivait l'exécution et à le placer sur un pied qu'il n'avait pas encore atteint, par suite de l'insuffisance de sa gestion. A ma grande satisfaction, quelques jours plus tard, le ministre se rendant compte des besoins du moment et voyant qu'il était temps d'infuser un nouvel esprit dans la conduite des affaires, déposa un projet de loi en vue de supprimer l'ancien bureau de direction et de le remplacer par un autre mieux en harmonie avec la situation et les conditions du port.

Et, monsieur l'Orateur, j'ai le témoignage de Montréal, tant libéraux que conserva-

teurs, à l'effet qu'aucune réforme n'est destinée à exercer une aussi grande influence sur le progrès de la grande métropole du Canada. On me permettra peut-être en passant de rendre hommage aux nouveaux commissaires, nommés sur l'initiative du ministre de la Marine et des Pêcheries, en raison de l'excellent travail qu'ils ont exécuté. Je suis en mesure de déclarer, conscient de la gravité d'une telle déclaration dans la bouche d'un membre de la députation, qu'aujourd'hui le port de Montréal est dans les conditions voulues pour soutenir la concurrence des ports des Etats-Unis, et notamment du port de New-York. On va peut-être me faire le reproche d'envisager la question à un point de vue étroit et de ne parler que dans l'intérêt de la ville de Montréal; mais, comme je l'ai dit, ce n'est pas ici une question locale, une question qui doit être envisagée au point de vue égoïste et étroit de l'intérêt local, mais au point de vue large de l'intérêt national. Et je le répète, les intérêts du port de Montréal sont étroitement liés à ceux du Canada tout entier. Nous membres de la députation, que nous soyons de Québec, de Toronto, d'Halifax ou de Saint-Jean, nous devons tous reconnaître qu'il faut aménager parfaitement notre port national, —qu'on me permette l'expression,—si nous voulons tenir tête à la concurrence que nous fait le port de New-York. Or, monsieur l'Orateur, ceci n'est pas nouveau. Chacun a pu lire dans les journaux récemment que les compagnies de chemins de fer des Etats-Unis avaient résolu de réduire leurs tarifs sur New-York, afin de mettre la voie de New-York en mesure de soutenir la concurrence de la voie du Saint-Laurent.

En effet l'année dernière les grains, au lieu d'être expédiés par Buffalo et New-York, ont été dirigés sur Montréal et la voie du Saint-Laurent. Toutefois, en dépit de cette réduction, nous sommes à même de lutter avec succès contre la concurrence de New-York, et je crois que si Montréal a été placé dans une position aussi avantageuse, c'est l'effet en grande partie, sinon en totalité, de la sage ligne de conduite, des nobles efforts et de l'administration prévoyante de notre Gouvernement, sur l'initiative du ministre de la Marine et des Pêcheries. Quelqu'un a fait observer à la Chambre, que grâce aux améliorations qui ont été effectuées, les primes d'assurance ont subi une réduction totale de $200,000. Il est facile de comprendre que, si les propriétaires de navires sont à même de réaliser une économie de cette importance simplement sur les primes d'assurance, ils ont été placés dans une situation avantageuse, en comparaison de leurs concurrents de l'étranger. Personne n'ignore aujourd'hui que de grandes améliorations ont été effectuées dans le chenal entre Québec et Montréal. On m'objectera peut-être: Vous vous placez toujours au point de vue de Montréal. Qu'on ne me reproche pas d'être égoïste. Si je n'étais convaincu, comme je le suis, que les intérêts de Montréal sont ceux du pays tout entier, je ne m'efforcerais pas d'obtenir des faveurs spéciales pour ma ville.

Etant données les nombreuses attaques dirigées contre les méthodes administratives du ministre de la Marine et des Pêcheries, j'ai cru qu'il était de mon devoir, comme je crois qu'il est du devoir de tout membre de la députation, qu'il soit de la province de Québec ou d'ailleurs, de prendre la parole et, pour me servir de l'expression de l'honorable député de Berthier (M. Ecrement), de dire un mot en sa faveur. Tous ceux qui connaissent le ministre m'approuveront de l'exonérer de tout blâme ou de tout reproche dans les circonstances. Lors de la dernière élection, comme l'ont déclaré certains honorables députés, il fut conclu un arrangement entre le Gouvernement et les électeurs: Les ministres ont déclaré aux électeurs que, en raison des attaques et des critiques dirigées contre le département de la Marine et des Pêcheries, ils nommeraient une commission chargée de s'enquérir et d'examiner à fond toute accusation portée contre le département, avec l'entente que si monsieur le juge Cassels déclarait coupable un fonctionnaire quelconque, ce fonctionnaire sera puni.

Les électeurs ont écouté cette proposition et ont accordé leur confiance et leurs suffrages au Gouvernement. A la première occasion qui se présente de donner effet aux conclusions du rapport, le ministre de la Marine et des Pêcheries fait son devoir, il tient la parole qu'il a donné aux électeurs, il congédide ces fonctionnaires, bien qu'il doive faire violence à ses sentiments.

Comme il l'a expliqué cet après-midi, il a dû résister aux pressantes sollicitations des mères et des épouses; mais dans le fidèle accomplissement de son devoir envers le département et le pays, il a destitué tous ceux dont la culpabilité a été démontrée.

Nous avons tenu nos engagements envers le peuple et qu'est-ce que nos adversaires peuvent exiger de plus? Nous les voyons venir l'un après l'autre demander à reprendre une affaire que je considère comme définitivement réglée. Ils ne peuvent pas être sincères, car lorsque le Gouvernement a nommé le juge Cassels, l'opposition et le parti ministériel furent d'accord pour reconnaître l'excellence de cette nomination et dire que le pays pourrait s'en rapporter à sa décision.

Mais aujourd'hui, parce que cette décision ne va pas aussi loin qu'ils le voudraient—les désirs l'emportent sur la raison—ils veulent se substituer au juge et

rendre un verdict que le juge n'a pas voulu rendre, pour se convaincre et convaincre les électeurs que le Gouvernement ne mérite pas la confiance du pays. elle est l'exacte situation et je dis qu'elle justifie les représentants du peuple à conserver leur confiance aux membres actuels du Gouvernement et en particulier à l'honorable ministre de la Marine et des Pêcheries.

L'honorable député qui m'a précédé (M. Sharpe) dit que l'honorable ministre de la Marine et des Pêcheries devrait démissionner. Pourquoi? Parce que pendant les trois années de son administration il a accompli tout son devoir, chose qu'aucun ministre de la Marine n'a fait sous le régime conservateur. Il devrait démissionner parce qu'il possède l'entière confiance des électeurs du pays et surtout de sa province. Il devrait démissionner parce qu'à la dernière élection l'opposition, quoique bien organisée, n'a pas pu trouver dans le comté de Rouville vingt-cinq électeurs décidés à lui susciter un adversaire. Il devrait démissionner parce qu'il s'est montré digne d'être le chef de sa province. Il devrait démissionner parce qu'aujourd'hui il n'y a qu'une voix dans le pays pour proclamer ses brillantes aptitudes, la noblesse de son caractère, la pûreté de ses intentions, son patriotisme, toutes les qualités qui en font un homme digne de représenter ses compatriotes dans les conseils de la nation. Il devrait démissionner parce qu'aujourd'hui, nous sommes aussi fiers de lui que nous l'étions hier, et que nous sommes tout aussi disposés à le suivre et à servir le pays sous sa direction.

En terminant, permettez-moi de dire que j'ai lu attentivement la résolution que nous discutons en ce moment et que j'ai suivi avec beaucoup d'intérêt les discours qui ont été prononcés en faveur de cette résolution et à titre de membre du jury populaire, j'en suis venu à la conclusion qu'aucun argument n'a été apporté pour m'engager à voter en faveur de cette résolution.

M. ARTHUR MEIGHEN (Portage la Prairie): Une des dernières remarques de l'honorable député d'Hochelaga (M. Rivet) qui vient de reprendre son siège a été qu'il a lu attentivement la résolution que nous discutons en ce moment. C'est ce qui m'a le plus frappé dans un discours qui a duré, je crois plus d'une heure, car c'est la seule phrase qui ait le moindre rapport avec le texte de la résolution. L'heure avancée et l'impossibilité où je serais de discuter la résolution elle-même, m'empêchent de m'occuper de son discours.

Quand à l'honorable député de Berthier (Ecrément) il a parlé en français et je regrette avec l'honorable député d'Ontario-nord (M. Sharpe) de n'avoir pu comprendre son discours. Je le regrette d'autant plus, que bien qu'incapable de le comprendre, j'ai pu apprécier le charme musical de sa voix et de son accent, ainsi que l'éloquence évidente de ses périodes.

L'honorable ministre de la Marine et des Pêcheries a fait preuve de qualités éminemtes, au cours de la présente session. Je dois le féliciter de la merveilleuse facilité et la prodigieuse habileté avec lesquelles il peut arriver à toute conclusion qui peut servir ses desseins, sans aucunement se préoccuper des faits.

Le 30 avril dernier, quand son département en compagnie de quelques autres, était sous le coup de graves accusations, quand lui-même, comme chef de ce département, était accusé d'un manque de conscience, quand on reprochait publiquement à son département d'être entièrement dépourvu de tête dirigeante, au dire des commissaires, il jugea à propos de se présenter devant la Chambre, pour raconter le travail énorme qu'il avait accompli dans son département, et les nombreuses entreprises qu'il avait exécutées sur le Saint-Laurent et jusqu'à Port-Arthur. Il s'imaginait sans doute que c'était une réponse aux accusations des commissaires.

Aujourd'hui que l'honorable député de Sainte-Anne (M. Doherty) prend la peine de déclarer que la résolution qu'il dépose ne met pas en doute et n'attaque en rien l'honorabilité et l'intégrité du ministre, ce dernier juge à propos de déclarer que l'honorable député de Sainte-Anne, parlant au nom de l'opposition, a proclamé l'intégrité de l'honorable ministre de la Marine et des Pêcheries. Voilà assurément une amusante contorsion intellectuelle et un beau modèle de raisonnement.

Le ministre de la Marine est encore arrivé à une autre conclusion qui appaise tous ses scrupules. La session était à peine commencé depuis une semaine qu'il faisait savoir à la Chambre qu'il s'était fait donner un certificat de bonne conduite, non par l'honorable député de Sainte-Anne, cette fois, mais par la commission elle-même. Il a déclaré—ses paroles sont consignées dans les " Débats "—que le rapport du juge Cassels l'exonore de tout blâme.

Je répète que c'est un beau modèle de raisonnement que celui qui lui permet de dire qu'il a été exonoré de tout blâme par une enquête dans laquelle, pardessus toute autre chose, il était absolument défendu de s'occuper de lui.

L'honorable député de Richmond prétend aussi qu'on ne peut plus dire que des accusations pèsent sur le ministre, que des soupçons planent sur lui, puisque le rapport du juge Cassels est là pour l'exonorer.

L'honorable député de Richmond émet cette prétention en dépit des déclarations formelles du ministre de l'Agriculture, du solliciteur général, du premier ministre et du ministre de la Marine, lui-même qu'il était interdit au juge Cassels de s'enquérir de la conduite du chef du département et que l'enquête devait être restreinte à ses subordonnés. Un ministre a mauvaise grâce à se faire décerner un certificat de

bonne conduite par une commission à laquelle défense était faite de s'enquérir de quoi que ce soit qui peut être de nature à jeter quelque lumière sur son administration du département ou ses relations avec les méfaits mis au jour.

Nous avons entendus parler de personnes qui se noient qui se racrochent à une paille, et rien ne nous rappelle plus cette image que les efforts du ministre et de ses amis pour lui obtenir un certificat de bonne conduite.

Le ministre a pour ainsi dire répété le discours qu'il a prononcé ici le 30 avril 1908. Il cherche à démontrer que le système dont le Gouvernement actuel fait un si grand abus était en vigueur sous le régime conservateur. Cette prétention a été mainte fois réfutée dans cette Chambre et elle ne peut pas être combattue avec trop de vigueur. Le pays, et aussi la Chambre, je n'en doute pas, sont fatigués de l'entendre. Ni le ministre de la Marine, ni un seul membre de la droite n'osera prétendre qu'un système qui convient à une époque doive convenir à toutes les époques. Personne ne voudra prétendre que les successeurs du gouvernement conservateur, vingt ou trente ans plus tard, sont tenus de rester dans les limites où se sont tenus les conservateurs; personne ne voudra prétendre que les successeurs politiques des ministres actuels devront se tenir dans les limites étroites d'un cercle de vertu tracé par le gouvernement du jour; il faut faire la part de l'évolution et du perfectionnement qui se produisent nécessairement.

Je n'admets pas qu'on puisse justifier l'existence d'une liste de patronage, en disant qu'il en existait une en 1886; il faut tenir compte des changements survenus, des progrès accomplis, et il est évident que ce système n'est plus approprié aux besoins du jour.

Mais même en supposant que nos adversaires n'admettent pas cela, il ne faut pas oublier que ce n'est pas tant ce système que nous condamnons et qui attire la honte sur le Gouvernement et ses membres que l'abus que l'on fait de ce système. Or, ces abus semblent avoir pris naissance depuis quelques années. Ni le juge Cassels, ni la première commission n'en ont retrouvé des traces remontant au delà de l'administratiin actuelle. Les ministres ne peuvent donc pas s'excuser et échapper aux conséquences de ces abus, en disant que le système était en vigueur avant eux.

L'honorable ministre de la Marine et des Pêcheries (M. Brodeur) dit avec raison qu'il ne doit pas être tenu responsable des fautes de ses prédécesseurs. Ce serait injuste de l'en tenir responsable, personnellement. Mais le ministre de la Marine et des Pêcheries de même que tous les membres du cabinet, qui en faisaient partie à l'époque où M. Préfontaine était ministre de la Marine et des Pêcheries sont responsables de tout ce qu'il y a eu de répréhensible dans le ministère de la Marine à cette époque.

Je n'ai pas besoin de recourir au témoignage des conservateurs pour établir la justesse de cette doctrine de la responsabilité ministérielle; j'invoquerai plutôt les discours prononcés par des libéraux en vues, en 1891, quand feu sir Hector Langevin fut accusé d'avoir mal administré son département. Un des grands avocats constitutionnels du pays, l'honorable Daniel Mills, parlant au nom de l'opposition se prononçait carrément sur ce point. Avant de citer ses paroles, permettez-moi de résumer brièvement la situation: sir Hector Langevin, était accusé de manquement graves dans l'administration de son département. Des accusations précises étaient portées contre lui. L'affaire fut soumise à un comité spécial de la Chambre. Deux rapports furent présentés à la Chambre, l'un par la majorité et l'autre par la minorité.

Le rapport de la majorité acquittait sir Hector Langevin de façon formelle et non équivoque de toute participation quelconque, directe ou indirecte, aux irrégularités qu'on avait constatées au sein du ministère. La minorité admettait également dans son rapport que rien ne prouvait que sir Hector eût participé à quelque opération malhonnête. Sur ce point, les deux rapports étaient d'accord.

Mais j'appelle tout particulièrement l'attention du ministre de la Marine et des Pêcheries sur l'extrait suivant où se trouvent consignées les paroles mêmes de son prédécesseur au ministère, sir Louis Davies, aujourd'hui juge de la cour Suprême, et de feu l'honorable David Mills. Voici ce que je relève, page lxxxii des Journaux de la Chambre des communes du Canada, A. 1891, annexe n° 1:

> A part le désir de plaire et d'obéir au ministre chargé de la direction du département, nous ne pouvons découvrir quels motifs ces ingénieurs auraient eu d'aider à frustrer le Trésor public dans le but de mettre de l'argent dans le gousset de MM. Larkin, Connolly et compagnie.

Ainsi, pour rendre le chef du ministère solidaire des fraudes commises par ses subalternes, ces messieurs jugeaient suffisant que ces fonctionnaires n'eussent apparemment d'autre motif que celui de plaire ou d'obéir au ministre. Si cette raison était valable dans le temps, elle l'est encore aujourd'hui et, dans ce cas, le ministre se trouve mis en cause et doit se laver de l'imputation. Les circonstances étant les mêmes qu'autrefois, on en doit pouvoir tirer la même conclusion.

Se fondant sur les conclusions des rapports de la majorité et de la minorité, M.

M. C. Cameron, qui représentait alors la circonscription d'Huron, s'exprimait ici même dans les termes suivants, que je retrouve à la page 5954 des " Débats ":

Un membre du Parlement, un ancien ami politique, un partisan des honorables députés de la droite, a, pendant trois heures porté des accusations contre la politique et la conduite des honorables député de la droite en ce qui concerne l'administration des Travaux publics, et cependant, sur les bancs ministériels, en arrière et de chaque côté des ministres, il ne s'est pas trouvé un seul homme ayant assez de courage pour prendre la parole et défendre la position du Gouvernement. On observera qu'il ne s'agit pas en ce moment d'une attaque uniquement dirigée contre l'ex-représentant de Québec-ouest ou contre l'ex-ministre des Travaux publics, mais d'une accusation impliquant tous ceux qui furent les collègues du ministre des Travaux publics tant qu'il fit partie du cabinet. Ils l'ont appuyé, ils l'ont défendu, et s'ils connaissent tant soit peu la règle constitutionnelle et les usages parlementaires, ils doivent fort bien savoir que chacun d'eux est tout aussi responsable que l'ex-ministre des Travaux publics. Je suis étonné de voir que le ministre de la Justice, le ministre de la Milice, le ministre de la Marine et des Pêcheries, le ministre des Finances et surtout le secrétaire d'Etat restent silencieux à leur siège. Aux accusations portées contre eux, vont-ils répondre par un aveu de culpabilité?

C'est-à-dire que l'on fit déclarer par la bouche de M. M. C. Cameron, qu'on avait placé à côté du chef actuel du Gouvernement pour traiter la question au point de vue constitutionnel, que tous les ministres devaient être tenus responsables des fautes commises même par les fonctionnaires du ministère, et la seule raison qu'on invoquait pour cela, c'est que, suivant les conclusions du rapport de la minorité, il y avait lieu de présumer que les auteurs de ces méfaits avaient été mus par le désir de plaire ou d'obéir aux ministres.

Comme il se fait tard, je propose que la suite de la discussion soit renvoyée à une autre séance.

La motion est adoptée, et la suite du débat est renvoyée à une autre séance.

(Sur proposition de sir Wilfrid Laurier la Chambre lève sa séance à minuit et vingt minutes, vendredi.)

CHAMBRE DES COMMUNES.

Vendredi, 2 avril 1909.

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

1re LECTURE

De trois projets de loi:

Le 1er (n° 120) déposé par M. Clarke (Essex), concernant la compagnie du chemin de fer Windsor, Essex and Lake Shore Rapid;

Le 2e (n° 121), déposé par M. Guthrie, pour faire droit à John Grant Ridout;

Le 3e (n° 122), déposé par M. Gauvreau, pour constituer en corporation la compagnie du chemin de fer de Cabano.

DEPOT D'UN PROJET DE RESOLUTION MODIFIANT LA LOI DES POSTES.

L'hon. RODOLPHE LEMIEUX (directeur général des Postes): J'ai l'honneur de proposer que, mardi prochain, la Chambre se forme en comité général pour étudier le projet de résolution suivant, que Son Excellence le Gouverneur général recommande à notre considération:

La Chambre, considérant qu'il est opportun de modifier la loi des Postes et la loi du Service civil, statue ainsi qu'il suit:

Que dans la division extérieure du ministère des Postes, les salaires des messagers, chargeurs, facteurs, agents préposés au transport des postes ou facteurs-boîtiers soient, dans le grade A, $1.75 par jour; dans le grade B. $2.00 par jour; dans le grade C, $2.25 par jour; dans le grande D, $2.50 par jour; dans le grade E, $2.75 par jour:—que les appointements des commis de quatrième classe soient, à la nomination, $500 avec augmentation annuelle de $100 jusqu'à $700; et que si le salaire d'un timbreur et trieur ou d'un commis de quatrième classe est actuellement moindre que $500, le salaire se trouve porté immédiatement à ce minimum.

(La motion est adoptée.)

FRONTIERES DU MANITOBA.

M. GLEN CAMPBELL: J'ai l'honneur de donner avis au très honorable premier ministre que je saisirai la première occasion d'aborder la question des frontières du Manitoba.

SUITE DE LA DISCUSSION DE L'INTERPELLATION SUR LA GESTION DU DEPARTEMENT DE LA MARINE ET DES PECHERIES.

La Chambre passe à la suite de la discussion sur la motion de M. Fielding demandant que M. l'Orateur quitte le fauteuil afin que la Chambre se forme en comité des subsides, et sur la proposition d'amendement de M. Doherty à cette motion.

M. ARTHUR MEIGHEN (Portage-la-Prairie): Monsieur l'Orateur, hier soir, quand nous levâmes la séance, je venais justement d'achever de faire certaines allusions à un débat qui eut lieu dans cette Chambre en 1891, et de citer certaines observations d'un des partisans du très honorable premier ministre. J'avais établi que le parti libéral admettait alors la doctrine que les fautes d'un ministère sont attribuables à tout le Gouvernement, c'est-à-dire que le cabinet et les membres du cabinet collectivement, sont conjointement et individuellement responsables des méfaits commis dans l'administration de chaque ministère.

Je désire appeler l'attention du gouvernement actuel sur cette opinion, et je demande au ministre de la Marine et au premier ministre s'il n'y a pas lieu d'appliquer ce principe dans le cas présent, et si, lorsque le ministre de la Marine demande qu'on ne le tienne pas personnellement responsable pour les fautes de son prédécesseur, il n'admet pas que, en sa qualité de membre du cabinet pendant que son prédécesseurs était en fonctions, lui et ses collègues étaient également responsables des abus stupéfiants du système de patronage qui existait sous leur direction et sous leur contrôle. Quelle est la réponse du Gouvernement aux accusations portées? Le très honorable premier ministre, au cours de la dernière élection, déclara qu'aucun membre de son cabinet n'avait été accusé d'un crime quelconque. Le très honorable monsieur semble avoir changé ses principes depuis les jours de 1891. Il semble que maintenant il considère que lui et ses collègues sont irresponsables jusqu'à ce que quelqu'un se lève en cette enceinte et accuse un membre quelconque du Gouvernement de s'être rendu coupable de vol ou de quelque autre crime. Que le premier ministre et le ministre de la Marine et des Pêcheries me permettent de leur rappeler qu'il y a, dans l'administration publique, d'autres crimes que le vol. Il y a dans l'administration publique d'autres erreurs que condamne la voix publique, en outre de celles qui consistent à prendre directement l'argent de la caisse publique ou à fermer les yeux quand quelqu'un s'en empare. Si les membres du Gouvernement ont été en fonction pendant plusieurs années successives et n'ont point su découvrir le vol, s'ils ont négligé d'exercer cette surveillance, cette autorité d'organisation, de discipline et de direction qu'exige un bon gouvernement, c'est un crime contre la constitution, un crime que cette Chambre doit flétrir. La seule raison que puisse invoquer, selon moi, avec quelque logique, les partisans du Gouvernement, c'est que cette résolution est un manque de confiance dans le Gouvernement et qu'ils doivent conséquemment s'y opposer. Monsieur l'Orateur, si les résultats de l'enquête du juge Cassels sont de nature à justifier une enquête plus étendue, cette enquête devrait se faire.

Si donc je réussis à démontrer que ces rapports sont tels qu'ils justifient une enquête plus étendue, selon le raisonnement de mon honorable ami, l'honorable député de Richmond, Nouvelle-Ecosse (M. Kyte), il y aura des raisons suffisantes pour émettre un vote de non-confiance non seulement dans le Gouvernement, mais dans l'administration générale du pays. Le premier ministre nous dit que les commissaires n'ont rien trouvé à blâmer dans la conduite d'aucun membre du Gouvernement. Je prétends que le rapport de la commission du service civil blâme directement les membres du Gouvernemnt; c'est l'accusation la plus sérieuse qui ait été portée contre ce gouvernement depuis qu'il est parvenu au pouvoir. Plus d'un honnête orateur libéral a admis ce fait au cours de la dernière élection.

N'est-ce point une accusation contre le Gouvernement et contre le ministre, cette déclaration de la commission du service civil qu'il y a eu manque de conscience dans le ministère de la Marine, et l'affirmation qu'il semblait n'exister dans ce ministère aucune autorité dirigeante? Si, dans le rapport complet de la commission du service civil, il ne se trouve aucune allégation contre ce Gouvernement, pourquoi le Gouvernement a-t-il virtuellement supprimé ce rapport? "Le Devoir du Moment" a été distribué par le parti libéral dans toutes les circonscriptions administratives, mais nous n'avons pu, pour $100, nous procurer un seul exemplaire du rapport de la commission du service civil.

Si les libéraux peuvent se prévaloir de ce rapport, comme ils ont essayé de le faire hier, pourquoi ne l'ont-ils pas fait pendant la dernière campagne. Je pense pouvoir prouver que, malgré que l'on ait lié les pieds et les mains au juge Cassels, il y a dans son rapport des faits qui constituent une accusation contre le chef de ce ministère. N'est-ce point une accusation que porte le juge Cassels quand il déclare que le ministre, en sa qualité de chef du ministère, a permis que l'on achetât pour $4,600 chacune des sirènes qui valaient $230, et que l'on payât ce prix en contradiction formelle avec la loi des brevets qui prévoit qu'on ne saurait exiger qu'un prix raisonnable pour tout article breveté? Bien plus, tenant compte aussi généreusement que possible, des bénéfices extraordinaires qui peuvent revenir à l'inventeur d'un article breveté. M. le juge Cassels trouve que le ministre aurait été justifiable dans l'exécution de son mandat de ministre responsable, s'il avait refusé de payer ces sirènes plus de $840 chacune. N'est-ce point une accusation, où est-ce à l'honneur du chef du ministère, que l'on ait payé ces articles six fois plus qu'on n'aurait dû le faire ? N'est-ce point une accusation contre son ministère en admettant même qu'il n'en fût point alors le chef? N'est-ce point une accusation contre le Gouvernement l'assertion qu'il a excusé un système d'après lequel M. J. W. Wood a pu vendre, en trois ans, des marchandises pour une valeur de $11,492, sur lesquels on n'a demandé des soumissions que pour $230? N'est-ce point une accusation contre le ministre ou son prédécesseur, le fait que M. P. H. Murphy a pu, transiger en trois ans, $20,000 d'affaires sur lesquelles des soumissions n'ont été demandées que pour $4,500? Est-ce là cette surveillance sérieuse, ce contrôle direct indiquées par le commission, cette

surveillance que le pays est en droit d'attendre de ministres responsables qu'il paie? Le ministre de la Marine nous a dit, avant et pendant cette discussion, qu'il est sorti clair de l'enquête du juge Cassels. Le ministre de la Marine voudrait-il dire à cette assemblée si, de quelque manière que ce soit, sa conduite a été soumise à l'examen de monsieur le juge Cassels dans cette enquête? Je lui donnerai le temps de faire cette déclaration maintenant, s'il y est disposé. Je vois que le ministre n'est point décidé à profiter de cette offre; il garde son siège et il admet que sa conduite n'a jamais été soumise, de quelque manière que ce soit, à l'examen de M. le juge Cassels.

Qu'il ne prétende donc plus et qu'aucun des partisans du Gouvernement ne viennent dire dans cette enceinte ou ailleurs que le ministre a été exonéré de tout blâme par la commission royale. Si, en quelque manière que ce soit, comme conséquence ou autrement, la conduite du ministre de la Marine avait été l'objet de l'examen de M. le juge Cassels, il eût été de son devoir comme ministre de la Marine, de donner sa démission avant l'enquête, et de ne pas continuer à diriger un ministère dont la conduite du chef aurait donné lieu à cette mesure. Il sait qu'il n'a jamais été question d'examiner sa conduite. Il est stupéfiant de voir le ministre proclamer, comme en aparté, qu'il a été acquitté par une commission qui n'a jamais eu à s'occuper de lui.

Le Gouvernement et ses partisans ont répondu à cette résolution, qu'ils ont réussi à la dernière élection. Si les partisans du Gouvernement voulaient bien compulser les rapports de cette élection, ils verraient bientôt que cette raison n'a pas grande force. Même s'ils avaient été élus par une forte majorité, je n'attacherais point une grande valeur à cette raison. Nous savons tous, comme l'a si bien dit en termes éloquents que je ne saurais égaler, l'honorable député de West-Elgin (M. Crothers), que le premier ministre a mis en œuvre ce pouvoir extraordinaire dont il est doué de faire appel avec force et efficacité aux passions et aux préjugés des citoyens de ce pays, qu'il a employé ce pouvoir pendant la dernière campagne plus encore dans la presse que sur les hustings, et obtenu par ce moyen une victoire qui ne lui fait pas grand honneur.

En effet, quelle a été cette victoire? Une analyse des chiffres démontre que la majorité du parti libéral sur le parti conservateur est une fraction de un pour cent, quelque 16,000 voix sur un total de 1,000,000; et comme les candidats socialistes, indépendants et ouvriers ont reçu environ 25,000 voix, il s'ensuit que le parti libéral n'a pas obtenu qu'une minorité des votes émis à la dernière élection.

Bien plus, le ministre de la Marine répète avec confiance dans cette discussion, ce qu'il a déjà avancé à la première discussion de cette session—et ses partisans le répètent après lui—qu'il a été élu par acclamation. Il n'a pas dit à cette assemblée comment cela se fit; il n'a point dit à l'assemblée que le parti conservateur avait préparé les documents officiels pour mettre un candidat sur les rangs, que ces documents portaient 25 signatures, mais que l'on réussit par un moyen quelconque à faire retirer deux des signataires juste au moment de la présentation des candidats. Je suis d'opinion que si le ministre a autour de lui, derrière lui et au-dessous de lui, dans sa propre circonscription électorale, la même classe d'employés qu'il a dans son ministère, il est facile de comprendre comment s'est joué le tour qui a eu pour résultat de le faire élire par acclamation.

Considérant le projet de résolution, on voit qu'il demande que l'enquête s'étende aux autres ministères dont les dépenses sont considérables. Un orateur, partisan du Gouvernement prétend qu'il ne sait de quels ministères il s'agit. Eh bien, il le saura bientôt si cette résolution demandant une enquête générale est adoptée. Maintenant, les faits mis au jour, les témoignages exposés, les découvertes constatées, justifient-ils une enquête plus générale? Voilà la première question devant cette Chambre. L'un des honorables députés, qui s'est déclaré opposé à la résolution, a avancé que nous voulons une enquête générale parce que le travail du juge Cassels ne nous satisfait pas. Je veux rappeler à cet honorable député que le seul député qui, dans cette enceinte, se soit plaint de quelque manière des découvertes du juge Cassels ou y ait trouvé à redire, c'est l'honorable député de Lunenburg (M. Maclean), qui semble être le premier, le deuxième ou le troisième appui du ministre de la Marine lui-même. Jamais dans cette discussion ni dans cette enceinte, les découvertes du juge Cassels basées sur les témoignages rendus n'ont été mises en doute par aucun député du parti de l'opposition. C'est parce que nous sommes satisfaits des grands résultats obtenus par le juge Cassels avec les moyens limités dont il disposait, que nous voulons que l'enquête se continue. Quand nous considérons qu'avant de permettre au juge Cassels de commencer réellement son travail le ministre de la Marine et des Pêcheries et le Gouvernement lui lièrent les pieds et les mains et prirent garde de permettre que l'enquête s'étendit au point de les compromettre, quand nous considérons toutes les restrictions et les limites qu'on lui a imposées, nous ne trouvons rien moins que merveilleux l'effet produit par l'enquête du juge Cassels et son rapport. Comment, ici même, à la onzième heure, à la veille même de cette discussion, le ministre de la Marine repassant son personnel, y trouve, non point quelques moutons mais quelques

agneaux noirs et les chasse sur-le-champ ; voilà assurément un bon résultat obtenu. J'ai lu assi dans les journaux d'hier, qu'à la veille de cette discussion, à la onzième heure aussi, le ministre des Travaux publics a adressé à tous les fonctionnaires du pays, dépendant de son ministère une lettre circulaire les avertissant qu'ils ne doivent plus dorénavant payer des prix excessifs aux fournisseurs ni accepter aucun don, prêt ou autres faveurs des entrepreneurs. Assurément ce sont là des résultats appréciables. Assurément il y a quelque avantage à réveiller la conscience de ces messieurs au sujet des devoirs importants qu'ils ont à remplir envers le public qu'ils représentent. Assurément ces résultats valent bien des fois le coût total de l'enquête. De plus cette enquête a eu pour résultat très sérieux de rappeler aux autres membres du cabinet leur responsabilité, et de faire sentir au public qu'il est de son devoir de tenir les ministres responsables de leur administration. Assurément, ces résultats demandent que l'on continue cet excellent travail. Les partisans du Gouvernement et le premier ministre vont certainement répondre à l'appel du juge Cassels et adopter une ligne de conduite qui va éclairer davantage l'opinion publique en lui donnant un sentiment plus vif de sa responsabilité, aussi bien qu'aux ministres eux-mêmes.

Maintenant, monsieur, au nom du sens commun, quelle raison pourrait être invoquée par un honorable député quelconque pour s'opposer à une enquête plus étendue? Il n'y a pas dans cette enceinte un seul homme qui, après réflexion, ose se lever et prétendre qu'une seule bonne raison ait été avancée par nos honorables adversaires. Ce n'est point une raison de prétendre que, parce que le ministre de la Marine a continué la ligne d'action du parti conservateur concernant le creusage du Saint-Laurent, parce qu'il a continué ailleurs l'amélioration des moyens de communications par voies fluviales, il ne faille pas étendre aux autres ministères l'excellent travail qui a été accompli dans celui-ci. En invoquant une telle raison devant le public, le ministre de la Marine et des Pêcheries s'est moqué de la logique, et ils ne s'en moquent pas moins, tout en estimant par peu le degré d'intelligence de cette assemblée, ses amis qui, dans le cours de cette discussion, viennent répéter cette pauvre et unique raison. Je prétends ici que, dans tout le cours de cette discussion, pas un seul partisan du Gouvernement n'a abordé franchement le point principal de la question et démontré qu'il ne saurait résulter aucun bien de l'extension du bon travail si bien commencé mais trop tôt interrompu.

Il s'agit de savoir maintenant, je le répète si le bon travail accompli jusqu'ici justifie la continuation de l'enquête. Le ministre de la Marine a parlé du succès de son parti dans la dernière élection. Un autre orateur

a parlé du cri de guerre du parti libéral, répété dans la presse et sur les hustings, et auquel il attribue la victoire du parti libéral: "Laissons Laurier finir son œuvre". Le premier ministre lui-même dans ses divers discours dans Ontario, d'après les comptes rendus de son organe de Toronto, "The Globe", a promis aux électeurs que s'ils le maintenaient au pouvoir, il finirait son œuvre; il a promis qu'il découvrirait les moutons noirs qui pourraient exister parmi ses partisans et qu'il les chasserait du bercail. Maintenant, monsieur, le premier ministre désireux de donner une preuve de sa bonne foi en cette matière, commença par Ottawa et fit retirer M. Fraser candidat sur les rangs. Il n'a rien fait de plus que cela; bien plus, je déclare qu'il n'a rien fait pour reconnaître les moutons noirs parmi ses partisans, sans parler de les chasser. Il a éliminé quelques petits agneaux de son troupeau, mais en ce qui concerne ses partisans politiques, aucune mesure, que je sache, n'a été prise que l'on puisse considérer même comme un semblant d'enquête pour découvrir les moutons noirs qui se trouvent parmi eux. Cette résolution demande au Gouvernement de continuer le travail d'épuration, de tenir la promesse qu'il a faite au public sous ce rapport, de permettre que le bon travail s'accomplisse, et de laisser Laurier accomplir son œuvre. S'il consent à cela, tout va bien. Nous sommes satisfaits des résultats atteints bien que nous en déplorions la nature; mais nous sommes aussi convaincus qu'ils ont dépassé ce que l'on pouvait attendre des moyens mis à la disposition du juge Cassels. Mais, si le Gouvernement rejette cette résolution, il donnera au peuple le droit de lui reprocher d'avoir manqué à tenir une promesse très importante faite dans la dernière campagne. Voici mon dernier appel: Adoptez cette résolution. Si cette enquête se fait, il n'en peut résulter aucun mal; mais si le Gouvernement la refuse il aura manqué à son devoir envers les citoyens de ce pays.

M. A. K. MACLEAN (Lunenburg): Les remarques que j'ai l'intention de faire à cette Chambre cette après-midi différeront un peu de celles des orateurs qui m'ont précédé, et traiteront peut-être plus en détail quelques points du rapport présenté au Parlement par le commission du service civil et de celui de la commission du juge Cassels. L'honorable député qui vient de s'asseoir, (M. Meighen) s'est permis de trouver mauvais que j'aie osé mettre en doute quelques-unes des découvertes du juge Cassels, et l'un des orateurs d'hier soir a prétendu que j'étais tenu d'accepter le rapport de monsieur le juge Cassels, uniquement parce qu'il a été choisi et nommé par l'administration que je supporte. Eh bien, monsieur l'Orateur, je n'entends point permettre que l'on m'impose ainsi une opinion. Assurément, je ne considère point M. le juge Cassels ou la commission du service civil comme infaillibles et incapables de se tromper,

et je suis certain que ni M. le juge Cassels ni la commission du service civil n'entendent cela de moi. Je crois que l'un et l'autre sont sujets à discussion, que les deux commissions ont fait des erreurs, mais il ne s'ensuit pas nécessairement que je veuille attaquer les motifs de l'une ou de l'autre. Le rapport de la commission du service civil et celui du juge Cassels ont puissamment contribué à diminuer ma foi dans la sagesse qu'il y a à nommer des commissions.

Quelques DEPUTES: Très bien.

M. A. K. MACLEAN: Et mes raisons ne sont pas peut-être celles des honorables députés de l'opposition. Le rapport de la commission du service civil contient plusieurs erreurs manifestes. Par leur négligence, les commissaires enquêteurs se sont laissés entrainer à adopter de fausses conclusions. Par exemple ils ont fait des allusions au ministère de la Milice sans avoir la moindre prétention de connaître les faits qu'ils discutaient. Ils ont fait des découvertes contre le ministère de la Marine et des Pêcheries sans s'être le moins du monde efforcés de se renseigner sur les faits; et, dans plusieurs cas, les découvertes de cette commission sont, à mon avis les découvertes de trois messieurs prétentieux qui tenaient à faire un rapport sensationnel sans se mettre en peine de justifier leurs allégations. Il y a dans les découvertes et dans le mode de procéder de M. le juge Cassels un autre point que je veux mentionner, c'est que, dans bien des cas, des témoins qui n'étaient point des fonctionaires du ministère et qui paraissaient devant M. le juge Cassels se sont vu refuser un avocat, et je prétends que dans beaucoup, beaucoup de cas, on a commis une grave injustice envers ces témoins. J'ai toujours éprouvé beaucoup de sympathie pour mon honorable ami de Toronto-nord (M. Foster) parce qu'on lui a refusé un avocat dans le cas de l'enquête sur les assurances, et j'aurais cru qu'on avait commis une injustice envers lui, s'il n'avait déclaré lui-même à la fin de cette enquête qu'il avait été convenablement traité par la commission. Je pense, monsieur l'Orateur, que l'enquête Cassels a été certainement. . .

L'hon. M. FOSTER: Naturellement, mon honorable ami, entend que cette dernière assertion soit reçue un peu comme celles de M. Pickwick? Autrement je dois déclarer que je n'ai jamais dit rien de semblable.

M. A. K. MACLEAN : L'enquête Cassels . . .

L'hon. M. FOSTER : Je répète que je n'ai jamais dit cela, et je crois que mon honorable ami doit se rétracter.

M. A. K. MACLEAN : Je ne veux point représenter faussement la position de mon honorable ami. mais, parlant de mémoire, je pensais que lors de la discussion de l'enquête dans cette enceinte on avait lu cette assertion faite par l'honorable député qu'il exprimait ses remerciments à la commission et à son avocat, M. Shepley. Je me suis trompé sur ce point, mais cela est de peu d'importance. Maintenant je dis que l'enquête . . .

L'hon. M. FOSTER : Dois-je entendre que mon honorable ami accepte ma parole sur ce point?

M. A. K. MACLEAN : Oui, je l'accepte . . . a été très étendue et très sévère; et, comme je l'ai déjà dit, l'interrogatoire contradictoire de plusieurs témoins autres que les fonctionnaires du ministère fut excessivement sévère, et, dans beaucoup de cas, injuste, ayant pour conséquence de faire avancer certaines assertions qui, je crois, n'étaient point véritablement correctes. Le commissaire ne se considéra point limité par les termes du décret en conseil le nommant. Lui, dans sa sagesse, et je ne l'en blâme point, s'aventura au delà des limites que lui fixait le décret en conseil qui le nommait, et l'enquête a été suffisante pour découvrir des irrégularités, et les intérêts publics ont été amplement satisfaits par l'étendue de l'enquête. Qu'a-t-on découvert? On a prouvé des irrégularités de la part de fonctionnaires. Elles ont été écartées. On a aussi amplement prouvé ignorance et incapacité de la part de certains fonctionnaires. Quelques-uns ont été renvoyés. Je crois aussi qu'il est possible que l'on ait constaté l'ignorance de certains autres fonctionnaires du ministère de la Marine et des Pêcheries, et je pense que le ministre ferait bien de prendre note de ces témoignages concernant ces fonctionnaires. Les découvertes de la commission Cassels révèlent aussi le fait regrettable qu'il n'est point rares que des pots-de-vin aient été payés à des fonctionnaires. Ceux qui ont accepté des pots-de-vin ont été punis ou censurés d'une manière ou d'une autre. Je suis cependant de l'avis de l'honorable député (M. Doherty) qui a proposé cette résolution hier, que l'on devrait plutôt être porté à censurer celui qui paie le pot-de-vin que celui qui le reçoit. Nous devrions, je crois, être justes et pas trop sévères dans notre manière de juger l'usage de recevoir des pots-de-vin. C'est un fait, bien que l'auteur de la résolution le contestera peut-être, que, en ce qui concerne les intérêts de la marine et des transports, la remise de gratifications, appelées ici pots-de-vin, n'est point rare, et il peut se faire qu'un grand nombre des fonctionnaires qui ont accepté ces pots-de-vin croyaient que c'étaient des gratifications qu'ils pouvaient accepter attendu qu'en agissant ainsi ils ne faisaient que se conformer à une coutume existante dans les ports de mer.

Il devrait y avoir une règle uniforme ou un code concernant les pots-de-vin. Cette coutume se pratique assez fréquemment dans le commerce. En ce qui concerne les

pots-de-vin, les fonctionnaires administratifs devraient être traités d'après le même code que les directeurs de banques ou ceux des associations d'affaires et autres. Il faut que nous soyons justes pour chacun. Je suis absolument d'opinion que ces faits sont des plus regrettables et je suis certain que tous les députés ici présents aussi bien que tout le pays désirent et espèrent que pareil état de choses ne se reverra plus. Le rapport des commissaires a aussi démontré que l'on a payé des prix excessifs pour certaines fournitures. Pour ma part, je pense que l'on a beaucoup exagéré. Par exemple, pour ce qui regarde les achats faits à Montréal, outre les transactions avec la maison Merwin, les témoignages justifient amplement les conclusions de M. le juge Cassels, qu'en somme les prix étaient raisonnables, et que, c'étaient les prix ordinaires. Il dit la même chose des achats faits à Sorel. Rien ne prouve qu'à Saint-Jean, Nouveau-Brunswick, on ait demandé des prix exagérés. A Halifax, il y a eu très peu de cas où l'on ait payé des prix excessifs. Il est vrai qu'il y en a eu quelques-uns, mais cela n'atteint point un chiffre considérable.

En ce qui concerne Québec, les témoignages entendus justifient pleinement M. le juge Cassels de déclarer que les prix y ont été exorbitants.

Eh bien, qu'a fait le ministre de la Marine pour remédier à cet état de choses? Il y a quelque temps, avant que M. le juge Cassells commençât son enquête, le ministre de la Marine et des Pêcheries (M. Brodeur) a nommé M. Doutre agent général du ministère pour faire tous les achats, et la manière dont M. Doutre s'est acquitté de ses devoirs jusqu'ici lui a valu l'approbation de M. le juge Cassels. M. Doutre a démontré que cette mesure permet au ministère de réaliser des économies considérables sur ce point. Voilà ce que le ministère a fait pour remédier à ces abus. J'admets que plusieurs des méthodes que l'on a signalées étaient irrégulières et inexcusables. Mais, soyons justes ; les détails de l'administration des affaires publiques sont soumis à des circonstances qui n'existent pas dans les affaires privées, et, dans bien des cas, nous trouverons à redire à la conduite des fonctionnaires publics et à celle des fournisseurs. Il va sans dire que cela exige une vigilance constante du ministre et de ses subordonnés. Mais je crois exprimer l'opinion de la Chambre en disant qu'il n'y a pas un seul ministre, un seul fonctionnaire ou une administration quelconque, qui puisse, toujours et en toutes circonstances, administrer les affaires de n'importe quel ministère de manière à ne jamais donner prise à aucune critique.

Maintenant, le projet de résolution soumis à cette assemblée demande que cette

enquête s'étende aux autres ministères. Je prétends que cette résolution est illogique; elle n'est conforme ni à la raison ni au jugement, attendu qu'elle n'est basée que sur la supposition que, si des irrégularités se produisent dans un ministère, elles doivent nécessairement exister dans un autre. On peut voir à quelles conclusions ridicules on arriverait s'il fallait que notre conduite et toutes nos actions fussent basées sur ce principe. On ne doit point adopter cette résolution parce qu'il n'existe aucune accusation ou allégation de malversation contre les autres ministères. Il est vrai que l'honorable député d'Elgin-ouest (M. Crothers) a dit, hier soir, dans un mouvement de feinte indignation: "Quand les chefs du Gouvernement sont coupables de vols considérables, comment pourrait-on s'étonner que les fonctionnaires publics fussent coupables de petits larcins?" Mais je suis sûr qu'il ne faut voir là que des mots lancés dans un moment d'excitation, qui ne signifient rien et ne prouvent rien. Une autre raison de voter contre l'enquête c'est que les rapports du comité des comptes publics pour les quatre ou cinq dernières années ne signalent point d'irrégularités aussi graves et aussi nombreuses que celles du ministère de la Marine et des Pêcheries. Et rien de ce qui est venu à la connaissance de ce comité n'autorise personne à prétendre qu'une enquête soit nécessaire dans les autres ministères. On a de plus prétendu que cette enquête devrait avoir lieu parce que les entrepreneurs qui ont transigé des affaires avec le ministère de la Marine et des Pêcheries et qui ont été trouvés coupables de corruption ont eu également des tansactions avec les autres ministères. En supposant que cela soit absolument vrai, s'ensuit-il que n'importe quel autre ministère doive seconder cette résolution et se soumettre à une enquête ? Quel but s'est-on proposé en ordonnant une enquête dans l'administration de la Marine et des Pêcheries, sinon d'en faire profiter d'autres ministères ? L'honorable député de Portage-la-Prairie (M. Meighen) a cité tout à l'heure un fait que je viens de voir il n'y a qu'un instant, tel que le rapporte la "Gazette" de Montréal de ce matin, c'est que le ministre des Travaux publics (M. Pugsley) a émis une circulaire pressant les fonctionnaires de son administration d'apporter les plus grands soins dans les achats qu'ils font pour le Gouvernement, en ce qui concerne le prix et la qualité des fournitures. On les met également en garde contre l'acceptation de commission ou de faveurs de quiconque transige des affaires avec le ministère. Naturellement, je suppose — et avec raison, je crois,—que les chefs de tous les autres ministères doivent prendre connaissance des faits révélés par l'enquête du juge Cassels; ils doivent connaître les entrepreneurs qui ont eu affaire au ministère de la Marine et des Pêcheries et qui ont été

trouvés coupables de frauduleuses transactions, et ils doivent jusqu'à un certain point tenir compte de ces faits. Je répète que cette résolution ne devrait pas être adoptée parce que, après tout, ce qu'exige l'intérêt public, c'est que les irrégularités qui se sont produites dans l'administration de la Marine et des Pêcheries aussi bien que dans les autres ministères cessent; le pays s'intéresse plus au futur qu'au passé, et je soutiens que l'on ne saurait avancer un seul argument solide sur lequel on puisse s'appuyer pour demander à cette Chambre de voter cette résolution.

Il y a aussi certaine choses se rapportant au rapport de la commission Cassels que je désire traiter un peu plus en détail; il est possible que j'ennuie un peu cette assemblée, mais il y a dans ce rapport des choses qui ont été discutées dans cette enceinte depuis plusieurs années, qui ont été fréquemment discutées avec insistance par les députés de l'opposition, auxquelles on fait constamment allusion dans la presse, et qui sont enfin devenues de la littérature électorale, des choses qui se rapportent à l'administration du ministère de la Marine et des Pêcheries, des choses enfin qui, selon moi doivent être discutées. En les traitant, je me propose de les prendre à peu près dans l'ordre qu'elles occupent dans le rapport de M. Cassels.

Une des critiques les plus sévères que la commission du service civil ait faites dans son rapport d'il y a deux ans, concerne l'administration de la commission des phares. Je pense que c'est à propos de cette branche spéciale du ministère de la Marine et des Pêcheries, que la commission fit remarquer que certaines gens servent deux maîtres à la fois, quoi qu'en dise la Sainte-Ecriture. Or, cette branche est une partie importante de l'administration de la Marine et des Pêcheries et je pense que le peu de temps employé à discuter cette branche sera bien employé. La commission des phares fut nommée il y a quelques années et se composait du sous-ministre, M. Gourdeau, de M. W. P. Anderson, du commandant Spain, de M. J. F. Fraser, de M. Hugh Allan, de Montréal, représentant la "Canadian Federation of Shipping", et du capitaine J. W. Troupe, de Vancouver, représentant les intérêts du chemin de fer canadien du Pacifique sur la côte de l'océan Pacifique.

En s'occupant de la commission des phares, la commission du service civil l'a sévèrement censurée. Voici ce qu'elle dit:

De juin 1905 à juin 1907, ce conseil a approuvé et reçu des demandes d'appareils auxiliaires nouveaux et perfectionnés pour le montant de $1,691,813. Le ministre n'a eu rien à faire dans la distribution de ces crédits considérables. Tout ce qu'on lui demandait c'était de parapher les minutes des différentes assemblées de ce corps très puissant mais irresponsable. L'effet de tout cela est désastreux, car cela enlève, pour ainsi dire toute responsabilité à ceux à qui l'on accorde des pouvoirs considérables d'administration et de dépenses.

Quand on songe à la pression énorme qui est constamment exercée sur le Gouvernement en faveur d'octrois et de faveurs de toutes sortes, d'un bout du pays à l'autre, il semblerait sûrement que c'est une grande imprudence de créer un conseil jouissant de pouvoirs considérables qui peuvent être et sont employés conformément aux exigences de cette pression universelle du dehors, sans que personne soit responsable à qui que ce soit. Les deux membres de ce conseil qui n'appartiennent pas à l'administration représentent simplement les intérêts maritimes, qui sont les leurs.

Ils ne peuvent pas servir également bien en ces matières leurs propres intérêts et les intérêts du pays. Les autres membres du conseil sont des fonctionnaires de l'Etat qui, quel que soit leur rang personnellement ou officiellement, ne sont pas indépendants des influences politiques ou de la pression du ministère. Ce ne sont là, en aucun sens, les hommes qu'il faut pour occuper une position de confiance dans un conseil, qui exige à la fois un sens absolu de justice allié à une complète indépendance. Il leur faut aussi un vif désir de gérer les fonds jublics avec la plus grande économie, un bon jugement et la mise de côté de toutes considérations personnelles.

M. le juge Cassels s'occupant des faits signalés par la commission du service civil approuvant les améliorations à la navigation sur le fleuve Saint-Laurent. Il trouve que la commission royale a été injuste envers la commission des phares ; que cette dernière n'est qu'un conseil consultatif; que l'assertion que le ministre n'est pas responsable ne s'accorde pas avec les faits; que la commission royale a accusé à tort les représentants des compagnies maritimes de servir leurs intérêts personnels. Je partage cordialement l'opinion de M. le juge Cassels au sujet de la commission des phares.

Je dis que la commission royale a fait preuve d'une négligence grossière et impardonnable, et d'un manque de jugement dans ses recherches; et ni moi ni personne en cette enceinte, ne saurions condamner trop sévèrement sa critique de la commission des phares. Attendu que d'éminents citoyens de ce pays, comme les messieurs Allan de Montréal ont été condamnés par ce rapport, je pense qu'il n'est que juste que l'on consigne dans le compte rendu des délibérations ce qu'ils ont à dire pour leur défense, et je prie la Chambre de me permettre de lire ici une partie du témoignage que ces messieurs ont rendu à Montréal devant la commission Cassels.

Voici une partie de la déposition de M. Hugh Allan :

D. Les commissaires du service civil, ainsi désignés, ont fait des investigations et un rapport, et dans ce rapport, commentent sur les fonctions et l'exécution des devoirs de la commission des phares, dont vous êtes membres, et sur l'utilité, ou plutôt, sur l'inutilité de cette commission?—R. Oui.

D. Dites-nous donc brièvement quelles sont, à votre avis, les principales fonctions de cette

commission?—R. Bien, l'objet de la commission est d'étudier les propositions qui lui sont adressées par les différents corps, et dans certains cas, c'est la Fédération des armateurs du Canada, une association d'expéditeurs de Montréal, comprenant toutes les lignes régulières de navigation océaniques faisant escale au port de cette ville, excepté la compagnie du Pacifique-Canadien, qui nous suggère ces idées pour ce qui concerne le fleuve et le golfe Saint-Laurent, la côte depuis Belle-Isle jusqu'à Saint-Jean (N.-B.), y compris toute la baie de Fundy. La plupart sinon toutes ces propositions ressortent d'une enquête tenue, je crois, en 1900, par le ministre de la Marine du temps, à laquelle les capitaines de toutes les lignes régulières naviguant sur le Saint-Laurent furent priés d'exprimer leurs opinions sur l'amélioration des aides à la navigation, lesquels étaient en grande partie démodés, et fort impropres aux besoins nouveaux du moment, qui, naturellement, ont grandi depuis dans des proportions immenses. Ces propositions ont toutes été approuvées par la Fédération des armateurs réunie en assemblée, après quoi elles ont été soumises à l'étude de la commission des feux. Il en est de même des propositions des armateurs sur la côte du Pacifique. J'ignore le nom de leur organisation, mais elle est pratiquement la même que la nôtre, c'est-à-dire que le capitaine Troupe, je crois, qui en est le président, convoque tous les intéressés; la discussion s'engage sur les besoins de la navigation, et toutes leurs propositions d'utilité sont soumises à l'étude de la commission. Parfois, ce sont des particuliers qui écrivent au ministre ou à quelque membre du département; leurs plans sont soumis à la commission qui les discute et les accepte ou les rejette, selon le cas. C'est la manière d'agir de la commission, et je puis ajouter qu'elle étudie toujours minutieusement chaque question avant d'en disposer, mais il est entendu que nos décisions sont toujours exprimées au ministre sous forme de recommandations seulement.

D. Il ressort du rapport des commissaires du service civil que la commission des feux n'est pas indépendante, mais serait le porte-parole des associations d'armateurs ou des individus qui auraient des entreprises à faire mousser?—R. Ce qui est absolument dénué de fondement.

D. Comment une telle idée a-t-elle pu germer? Apparemment, elle s'était logée dans leur cerveau, et s'est déteinte sur les conclusions de leur rapport?—R. Rien de ce qui s'est passé aux réunions de la commission des feux ne peut justifier une telle conclusion, à moins que ce soit des personnes décidées à critiquer quand même. Je crois que l'institution de cette commission telle qu'elle existe, est la plus heureuse démarche qui pouvait être faite dans l'intérêt de la marine marchande au Canada. La personne la moins renseignée sur les choses du trafic maritime ou de la navigation n'est pas sans avoir remarqué, pour peu qu'elle ait voyagé de Montréal à la mer ou *vice versa*, ou même comme passager sur un bateau, quels immenses progrès et quelles améliorations ont été accomplis sous le rapport de la navigation. Prenons l'exemple le plus élémentaire, le plus frappant. Les plus grands paquebots peuvent aujourd'hui naviguer entre Québec et Montréal de nuit aussi bien que de jour, pourvu que le temps soit clair, qu'ils n'en soient pas empêchés par la brume ou autres inconvénients, ce qui était impossible avant l'installation de ces lumières. Ce serait ridicule, absolument ridicule de prétendre que c'est une chose à déplorer. Je n'ai pas d'expression assez forte pour témoigner ma surprise qu'une commission quelconque ait pu dire de pareilles choses.

D. Le rapport ajoute: "Et elle n'a certainement pas contribué à l'efficacité générale du département de la Marine et des Pêcheries?—R. Bien, à mon avis, la création de cette commission a donné lieu à la création d'autres organisations qui ont eu pour résultat d'établir dans le département un système méthodique comme je ne lui en avais connu jusque-là. Il est possible qu'il y avait dans l'administration interne du département des fonctionnaires commis à ce service, mais je n'en ai jamais entendu parler; aujourd'hui, les armateurs sont mis au courant de tous les détails d'importance. Nous sommes en relations suivies avec les fonctionnaires du département sur toutes les questions. Si un feu vient à manquer, nos pilotes en sont avertis et à notre tour, nous avertissons le département. Non seulement le service des feux est meilleur, mais la surveillance est infiniment supérieure que jamais.

D. Le rapport ajoute:

"Envisageant la question en notre qualité de tribunal renseigné et impartial, la commission peut, sans aucun sens de responsabilité, car elle en a aucune, se prononcer en faveur de toutes les demandes de deniers publics, sous prétexte que c'est afin d'améliorer la navigation". Que dites-vous de cela?—R. Bien, je dis que c'est une méprisable insinuation. Si un groupe d'hommes qui sont les hauts fonctionnaires du département, qui ont consacré leur vie à ce département, et y ont accompli une œuvre; si les représentants de deux collectivités comme celles des armateurs du Saint-Laurent, qui possèdent un grand nombre de navires d'un tonnage énorme et d'une valeur considérable sont susceptibles d'agir sans aucun sentiment de responsabilité, j'ai beaucoup de pitié pour ceux qui pourraient le croire. J'espère que le monde des affaires au Canada n'est pas encore tombé si bas. Nous avons toujours eu, nous avons encore, et j'espère que nous aurons toujours des mœurs plus élevées.

On lui demanda ensuite ce qu'il pensait du résultat pratique des recommandations de la commission, et il répondit:

Je le répète, elles ont permis aux navires de continuer leurs voyages, et par conséquent, le chenal océanique, au point de vue du commerce, est plus économique. L'assurance sur les cargaisons a diminué et contiuera, je l'espère, à diminuer encore, mais, comme toute autre maison d'affaires, les assurances veulent se remettre de leurs pertes dans le passé, et pour cela, n'opèrent que des réductions graduelles jusqu'à ce qu'elles aient atteint un minimum raisonnable, mesuré d'après les résultats de la navigabilité du Saint-Laurent. S'il se produit des accidents, elles devront se rembourser de leurs pertes, mais en nous protégeant contre tout tel danger, le prix de l'assurance sera finalement réduit à sa plus simble expression.

Puis on lui demande:

D. Et ensuite, au sujet des fonctions, de

l'exécution des devoirs de la commission, et vous-même comme un des membres qui en font partie, s'est-il jamais rien passé qui vous ait porté à croire à la malhonnêteté d'aucun membre de la commission ou d'aucun fonctionnaire du département?—R. Je n'en ai jamais entendu parler.

D. La commission de monsieur le juge lui demande un rapport sur les actes malhonnêtes d'aucun des fonctionnaires?—R. Je n'en connais pas.

Dans cette déposition, disponible pour tous les honorables députés, M. Hugh Allan, je crois, justifie complètement le surcroît de dépenses encouru par la commission des feux. Il dit, en parlant des fonctionnaires, qu'il les a toujours trouvés attentifs à leurs devoirs, remplissant fidèlement leurs fonctions, et qu'à sa connaissance, aucun membre de la commission des feux ou fonctionnaire qui en relèvent n'a commis ce qu'il considère une malhonnêteté. La dépostion de M. Hugh Allan fut confirmée par celle de M. Andrew Allan et par un autre gentleman représentant les armateurs du port de Montréal. La raison pour laquelle j'ai fait ces citations, c'est qu'une partie considérable de l'augmentation des dépenses du département de la Marine et des Pêcheries provient de l'amélioration des aides à la navigation.

Je suppose que ce sont ces aides à la navigation que l'honorable député d'Elgin (M. Crothers) avait dans l'idée, hier soir, lorsqu'il a reproché au département des dépenses extravagantes, mais je suis sûr que tout bon Canadien doit être fier que le département de la Marine et des Pêcheries ait inauguré une politique de progrès au sujet de la navigation sur le Saint-Laurent et ailleurs. La Chambre, j'en ai la certitude, justifiera la répense de chaque denier et la déclarera tout à l'avantage du pays. Les conclusions de la commission du service civil sont manifestement et grossièrement injustes. Celle-ci a tiré ses conclusions sans demander de preuves ni d'informations aux membres de la commission des feux, et elle a pensé pouvoir prononcer un verdict sans s'assurer des faits. Elle a cru devoir insinuer encore que certains fonctionnaires du département et certains membres de la commission des feux servaient systématiquement deux maîtres, nonobstant les prescriptions de l'Evangile, et elle insinua même fortement que ces fonctionnaires recevaient des gratifications ou autres pourboires. Eh bien, le juge Cassels a découvert tout le contraire. Rien dans la preuve qu'il a recueillie ne justifie aucune accusation de malversation ou de malhonnêteté de la part d'aucun des fonctionnaires de la commission des feux.

Je parlerai maintenant des bouées à gaz, une question à laquelle M. le juge Cassels fait allusion à la page 12 de son rapport. Je n'en parle pas parce que M. Cassels aurait trouvé le département en défaut. Au contraire, ses conclusions, sous tous les rapports, sont favorables au département et au fabricant des bouées. Mais, je suis entraîné à discuter cette question pour une autre raison, à savoir que M. le juge l'a traitée à un point de vue tout différent de celle de la sirène de brume diaphonique qui, pourtant lui ressemble. Il a trouvé que ni M. Willson, ni aucun de ses employés n'avait, d'après la preuve, fait aucune dépense illicite pour récompenser les fonctionnaires dans le but de promouvoir les intérêts de la compagnie. Il a trouvé que les bouées sont incontestablement de grande utilité. On lui a remis un état indiquant le prix de revient des bouées, et il jugea que les raisons qu'on lui alléguait pour tenir le prix secret étaient suffisantes, et refusa de faire d'autres révélations publiques.

J'aimerais lire ici la déclaration de l'honorable député de Cap-Breton (M. Maddin) hier soir, à l'appui de la demande d'une enquête dans tous les départements. Il a puisé des observations dans un discours prononcé il y a une couple d'années par l'honorable député de Grenville-et-Leeds (M. J. D. Reid) sur les bouées à gaz. Voici le passage qu'il a cité:

> Jusqu'à deux ou trois ans passés, nous avions l'éclairage au gaz, système Pintsch, qui donnait une lumière permanente sur la bouée. On l'a changé pour l'éclairage à l'acétylène.
>
> Je n'hésite pas à dire, d'après ce que je vois dans le rapport de l'auditeur général, que le Gouvernement a dû dépenser près d'un million de dollars, au cours de l'exercice 1905, pour opérer ce changement, et que le tour du bâton a dû produire de 25 à 50 p. 100. Quelqu'un a empoché indubitablement cette commission illicite.

C'est ce qu'a dit l'honorable député de Grenville-et-Leeds, il y a plus de deux ans, accusant les fonctionnaires du département de malhonnêteté, donnant à entendre qu'il en savait suffisamment long pour le justifier d'employer l'expression "commission illicite," précisant même le montant de la commission payée aux fonctionnaires. Mais la preuve recueillie par M. le juge Cassels réfute complètement cette accusation. Et c'est sur des déclarations tout aussi stupides que l'on voudrait que le Gouvernement consentît à instituer une commission pour enquêter tous les départements. Ce que je ne puis comprendre dans le rapport de M. le juge Cassels à ce sujet, c'est qu'il ait adopté une certaine procédure dans le cas des bouées à gaz et une toute autre procédure dans le cas des signaux sonores pour la brume. Dans le cas des bouées de M. Willson, il décida qu'il n'était pas nécessaire de livrer les prix au public, mais dans le cas des signaux diaphoniques, il rendit une décision contraire et força le fabricant à divulguer ses prix. Dans le cas de M. Willson, il décréta que les profits réalisés par lui ne concernaient pas le public, mais il décida que les profits réalisés par la compagnie canadienne des sirènes de brume importaient au public. Il n'invoqua pas, dans le cas de M.

Willson et contre lui, l'application de la loi des brevets d'invention, mais c'est ce qu'il fit contre la compagnie canadienne des sirènes de brume. Je ne puis expliquer cette différence d'opinion sur deux questions de même nature. Il me semble que sa décision en faveur de M. Willson est conforme, tandis que l'autre, contre la compagnie canadienne ne l'est pas. Elles ne peuvent l'être toutes les deux.

L'opposition a beaucoup à dire depuis quelques années sur la vente de ces bouées au département. C'est un sujet qu'on a entendu fréquemment mentionner pendant la dernière élection, et dont on a souvent parlé à la Chambre, mais il est étrange que les honorables députés de la gauche, après avoir menacé de se livrer à des recherches dans ces questions, n'ont jamais osé porter le coup décisif devant ce comité et réclamer une enquête. On déclara ouvertement que le commissaire des feux, M. J. F. Fraser, se faisait certainement donner des pots-de-vin sur les nombreux achats de bouées qu'il faisait à M Willson. M. le juge Cassels trouva que l'accusation n'était pas fondée, et que M. Willson ne dépensait rien en pots-de-vin sur les fonctionnaires du département pour obtenir des commandes de bouées. Il trouva aussi que rien dans la preuve ne justifiait l'accusation concernant l'exagération des prix, et son verdict au sujet de tous les achats faits à M. Willson exonère complètement le département de tout blâme.

Nul doute que l'achat de ces bouées entraîna un excès de dépenses au département mais je dis qu'en réalité, c'était une dépense utile et dans l'intérêt de la navigation, et tous ceux qui sont intéressés dans les transports maritimes au Canada ou qui en connaissent quelque chose, justifieront l'achat de ces bouées à M. Willson. Il n'y a pas de doute que l'installation de ces bouées à gaz sur le Saint-Laurent et ailleurs sur certains endroits des côtes allait coûter au département un prix plus élevé qu'il n'avait payé jusque-là pour les bouées accoutumées de Pintsch. Mais, malgré la différence dans le prix, la bouée de Willson était supérieure, et l'Etat pouvait bien payer cet excès de dépense.

Je prétends que le juge Cassels ayant fait des investigations minutieuses sur toute la question, c'est une satisfaction pour le département de la Marine et des Pêcheries et pour les membres et les amis du Gouvernement, de voir qu'il n'a pas trouvé excessifs les prix de vente, que ces bouées sont une aide puissante à la navigation et dans l'intérêt du trafic maritime, que les membres de la commission des feux, qui ont proposé l'achat de ces bouées, n'ont pas agi malhonnêtement, et qu'aucun des fonctionnaires du département n'a été trouvé coupable de conduite répréhensible à ce sujet. Je dis que le verdict est satisfaisant pour le Gouvernement et ses amis, car l'opposition dénonce depuis plusieurs années déjà les profits illicites, et les dépenses irrégulières et extravagantes au sujet de ces achats.

M. A. K. MACLEAN.

Je parlerai maintenant des décisions de M. le juge Cassels à l'endroit de la compagnie canadienne des signaux phoniques de brume. Il avait à décider si on avait " manqué de conscience ", dans ces dépenses du département, par la malhonnêteté des fonctionnaires. Pour élucider ce point, il refusa à la compagnie de se faire représenter par un avocat. On me dit que la compagnie a demandé ce privilège. M. Cassels le lui refusa. Cela me parait injuste. S'il croyait convenable de s'enquérir du prix de revient et du prix de vente des signaux de la compagnie, il convenait tout autant de permettre aux propriétaires ou fabricants de cette sirène brevetée d'employer un avocat s'ils le désiraient.

Dans le cas de la compagnie canadienne diaphone, M. le juge Cassels conclut cependant que les fonctionnaires du département n'ont pas manqué de conscience, et que toutes les transactions d'affaires de cette compagnie avec le département ont été tout à fait régulières et honnêtes. Il a étudié incidemment la question du prix de revient et du prix de vente de ces sirènes. Je prétends qu'ayant décidé d'informer sur ces détails, il aurait dû pousser plus loin son enquête et permettre à la compagnie des signaux de brume de faire la preuve sur les éléments qui concourrent à la détermination du prix de cet appareil fabriqué, et d'expliquer l'écart apparent entre le prix réel de revient et le prix de vente à l'Etat. S'il avait fait cela, les documents officiels n'accuseraient pas cet écart apparent que nous constatons.

La compagnie canadienne de signaux de brume a fait breveter un signal phonique dont elle est propriétaire et fabricante. Ce signal constitue une aide à la navigation, connue sous le nom de diaphone. Le juge Cassels trouve que cet appareil est un grand aide à la navigation. M. Hugh Allan, de même que M. Andrew Allan et plusieurs autres armateurs de Montréal en ont parlé hautement, en donnant leur déposition devant le commission. M. le juge Cassels a trouvé que le prix de revient de l'appareil est $220, un prix qu'ont indiqué deux ou trois fois les honorables députés de l'opposition. En l'absence d'explications, on ne serait pas surpris d'entendre l'opposition ou le public critiquer l'énorme différence entre le prix de revient et le prix de vente, car alors, il pourrait critiquer avec quelque connaissance de cause. M. le juge Cassels trouve que le droit d'inventeur sur cet appareil est $400, et il alloue un profit de 100 p. 100 sur une sirène de brume qui coûte $220. Ainsi, il comprendrait que le département put payer $840 pour l'appareil, mais

il en paye aujourd'hui $4,600. Or, je prétends que cette solution est inexacte; elle n'est pas conforme à la preuve. Je dis que l'enquête du commissaire et du conseil pour le département en cette affaire n'a pas révélé ni ne prétend révéler tous les faits; par conséquent, le verdict, est injuste et ne rend pas satisfaction.

A l'avenir, le département devra nécessairement acheter ces appareils à cette compagnie s'il en a besoin. J'espère que le département de la Marine et des Pêcheries ne refusera pas de les acheter, s'ils sont si utiles à la navigation, simplement à cause du verdict de M. le juge Cassels. J'ai dit que le verdict du juge était inexact, et je crois pouvoir le prouver en deux ou trois mots au plus. Je dirai, avant de commencer à établir cette preuve, que ce n'est qu'au cours d'une seule année que le département a fait de grands achats de sirènes de brume à cette compagnie. La moyenne des ventes par année a été de sept. Si l'on fixe le profit à $220, l'une, comme le voudrait M. le juge Cassels, la compagnie aurait réalisé au total $1,540 par année. Quand je dis à la Chambre que la preuve démontre que la compagnie canadienne de signaux de brume paye au Gouvernement $500 par année pour l'usage de l'atelier d'épreuve que l'Etat possède à Toronto, et quand je dis que le prix du combustible pour la mise en branle de cet outillage a atteint souvent $250 par année, je montre que plus de la moitié du profit est absorbé, sans compter les autres charges de l'exploitation. Ces chiffres seuls prouvent déjà suffisamment ce que j'ai affirmé, c'est-à-dire que le verdict du commissaire ne vaut absolument rien.

La compagnie canadienne de signaux de brume a déposé, comme pièces justificatives à l'enquête, certains états dont un ou deux me serviront pour les fins de mon argument. Un de ces états établit les recettes et les dépenses de la compagnie depuis le mois d'octobre 1902 jusqu'à 1908; c'est un état préparé par MM. Barber et Gardner, comptables patentés, et certifié par eux. Le total des recettes de la compagnie pendant cette période de temps est, d'après cet état, $676,000, et les dépenses, $530,000, laissant un profit de $140,000 à distribuer parmi les actionnaires pendant six ans, soient $22,600 par année. La compagnie a également un état indiquant les frais inévitables de la compagnie chaque année, et je désire consigner dans le hansard un tableau spécimen de ses dépenses ordinaires pour l'exercice terminé le 30 septembre 1907:

Gages du garde-magasin	$ 624 00
Loyer des bureaux et de l'atelier	1,925 04
Eclairage électrique	55 08
Loyer du téléphone et téléphone avec l'étranger	259 87
Mlle Mathews	624 00
M. Wadsworth	1,200 00
Papeterie, impressions, dactylographie, livres, revues	128 53
Caisses d'emballage, bois, etc	84 53
S. L. Gibson	1,500 00
Mobilier de bureau	30 00
Droits de brevet	46 50
Camionnage	118 72
Publicité	368 90
Assurances et taxes	166 65
Télégrammes	136 06
Patrons	482 34
Arbres, outils, vérificateurs, etc	95 38
Développement et épreuve	2,080 40
Bateau d'épreuve:	
Traitements: le mécanicien, le timonnier, 2 hommes de bord (6 mois)	1,140 00
Dépenses de 6 hommes, 6 mois, 30c. par jour chacun	240 00
Dépréciation, 10 p. 100	1,200 00
Compte d'énergie à la passe de l'est.	93 76
Frais de voyage—S. L. Gibson	270 89
	$12,870 65

Maintenant, le commissaire semble ne pas avoir porté attention à cet état de comptes de la compagnie canadienne des signaux de brume, qui indique les frais indispensables de cette compagnie; c'est pourquoi je dis que le verdict du juge tendant à établir que cet instrument devrait se vendre $840 au département, ne s'accorde pas du tout avec les faits, et je crois que le commissaire et le conseil du département ne peuvent pas être facilement excusés pour avoir commis une telle erreur. La compagnie a également présenté un état montrant que ses profits pour l'exercice terminé le 30 septembre 1906 ont été $8,244, c'est-à-dire 16½ p. 100; pour l'exercice 1907, $32,743.99, représentant 40 p. 100 du total encaissé; pour l'exercice 1908, les profits ont été de 20 p. 100 du montant des recettes. Ces profits sont, naturellement, plus élevés que ceux des établissements industriels ordinaires; mais je prétends et je suis sûr que tout honorable député qui n'est pas préjugé admettra que les propriétaires d'un article breveté dont la vente est très restreinte ont droit à des profits comme ceux que la compagnie a réalisés au cours des années que j'ai mentionnées, nommément de 20 à 40 p. 100.

Il est un autre détail que je tiens à expliquer ici au sujet de la compagnie canadienne des signaux de marine, et mon intention est exclusivement de le consigner dans le hansard. C'est une comparaison entre le coût du fonctionnement de la sirène anglaise et du diaphone à Pointe-au-Père (Québec), que le département avait acheté, il y a plusieurs années déjà:

Comparaison du coût du fonctionnement de la sirène anglaise et du diaphone de 3 pieds à Pointe-au-Père.

	Coût annuel de l'huile pour les fins de l'énergie seulement.
La sirène anglaise nécessite pour son fonctionnement, 3 générateurs à gazoline de 3-12 H.P., chacun dépensant 2 gallons de gazoline par hr. A 600 heures-brume par année et 20 cts le gallon pour l'huile, le prix est, pour la sirène	$720

Le son est de 2 secondes ½ par minute.
Le diaphone en usage aujourd'hui né-

cessite un générateur de 1-12 H.P., et au même prix de l'huile comme générateur d'énergie, le diaphone coûte.. 240

Le son est de 8 secondes par minute.

Si le diaphone émettait, comme l'autre, un son de 2 secondes ½, l'huile motrice coûterait seulement $75 par année, et le diaphone coûterait, pour la même efficacité d'alarme.. 75

L'économie réelle est $480 par année et suffit à payer en moins de dix ans un diaphone régulier de 3 pieds, au complet. Si l'alarme était de même durée que l'autre, l'économie serait de $645 par année, et l'outillage du diaphone serait ainsi payé dans sept années environ, et un outillage complet avec le diaphone, dans 12 ans ½.

M. Northey, un des fabricants de ces diaphones, a soumis à la commission un précis qui donne beaucoup de renseignements sur la vente de ces instruments, et j'inclinerai quelques paragraphes qui serviront à corriger quelques-unes des erreurs dans lesquelles la commission est tombée:

Lorsque fut vendue, en 1902, l'exploitation générale de la compagnie Northey, je réservai la fabrication des signaux de brume, y compris le brevet original du diaphone, avec quatre autres brevets achetés au commencement de 1902. Mes propres expériences avec le diaphone, et les perfectionnements que je lui fis subir, m'obligèrent à prendre un autre brevet dans le mois de juillet 1902. Avant le perfectionnement du diaphone, la compagnie Northey avait vendu au département des appareils sonores qui étaient considérés les meilleurs à cet époque.

En sus du premier brevet qui fut émis en mon nom dans le mois de juillet 1903, je fis une demande de brevet à Terre-Neuve, dans le mois de décembre de la même année, et je l'obtins en février 1904. La compagnie canadienne des signaux de brume en fit l'acquisition en avril 1904 aux termes d'une convention écrite, qui comprenait aussi tous les perfectionnements, toutes les entreprises à Terre-Neuve et avec le Gouvernement canadien pour installer des signaux à Terre-Neuve.

M. le juge Cassels néglige de constater que l'appareil vendu par M. Northey au département n'est pas l'appareil qu'il a acheté du porteur du brevet américain. Il est vrai que c'est le brevet original, et qu'à ce moment il payait encore un droit à celui qui en était encore le détenteur, mais il perfectionna lui-même l'appareil et obtint successivement trois autres brevets en son nom. Il acheta l'invention originale aux Etats-Unis; il l'améliora et vendit le produit amélioré au département. M. le juge Cassels oublia complètement ce détail.

M. BOYCE: Combien se vendait ce signal de brume au Gouvernement et combien coûtait-il au producteur?

M. A. K. MACLEAN: La moyenne du prix de vente est $4,600; le prix de revient, net, d'après M. le juge Cassels, est $220. Mais le diaphone avant l'acceptation de la soumission avait subi plusieurs fois l'inspection, tant par le ministre que par les fonctionnaires du département de la Marine et des Pêcheries. Le précis en question continue en ces termes:

Il est facile de voir que le prix stipulé dans la soumission n'est pas calculé sur le prix de revient, proportion gardée des dimensions et de l'apparence générale de l'appareil. Sa valeur n'a jamais été déterminée de cette façon, mais au contraire, d'après sa valeur comme nouvelle et importante invention scientifique.

Maintenant, monsieur l'Orateur, l'opposition a tort de prétendre que le prix de vente d'un appareil de cette nature doit être déterminé par le prix de revient. M. le juge Cassels trouve que le prix réel du mécanisme et de la main-d'œuvre est $220. Supposons que l'inventeur ait dépensé vingt-cinq ans de sa vie à perfectionner son invention, qu'il ait dépensé un milion à ses expériences, ne faut-il pas tenir compte de ces deux éléments dans la détermination du prix de la machine? N'est-ce pas ridicule de penser que seul le prix du métal et le coût de son façonnement doivent entrer en ligne de compte dans la détermination du prix de cet instrument? Le précis en question continue ainsi:

La nature de l'invention montre que le prix en est raisonnable. Il est admis, comme l'a déclaré le colonel Anderson dans sa déposition, que le diaphone est le meilleur signal de brume connu de nos jours. Il marque un progrès réel dans la science des inventions. Lord Raleigh, conseil scientifique de Trinity-House, qui est la commission des feux en Angleterre, en a expliqué le fonctionnement en présence de la commission royale de l'administration des phares en Angleterre, en 1907. Le diaphone et la sirène sont munis d'ouvertures allongées qui reçoivent par intervalles l'air de la soufflerie. Dans la sirène, un disque tournant sur un axe ferme ou ouvre ces trous. Dans le diaphone, c'est un piston faisant un mouvement de va et vient qui arrête ou laisse passer l'air de la soufflerie. Le principal fonctionnement du diaphone réside dans la grande pénétration du son, l'égalité du son, et l'application de certains principes d'acoustique qui produisent le son entre le diaphone et le tambour ou vibrateur.

Il ne faut pas déterminer la valeur commerciale du diaphone par le prix des matériaux et de la main-d'œuvre qui entrent dans sa construction. Le prix en est excessif en regard du prix des matériaux seuls, mais nous prétendons qu'il est ridicule d'allouer un profit de 50 p. 100 seulement sur le prix réel des matériaux et de la main-d'œuvre. La comparaison entre le poids de la sirène avec son outillage et le poids du diaphone avec son outillage prouvera plus clairement cette assertion. La sirène, qui est moins efficace comme signal, pèse avec son outillage 9,280 livres, le diaphone tout empaqueté pour le transport pèse 87 livres. S'il faut déterminer le prix de l'appareil par le prix des matériaux, alors l'appareil le moins efficace doit valoir plus de cent fois le prix suggéré du diaphone. Notre prétention est que l'appareil moins compliqué qui remplace l'appareil plus encombrant qui

pèse cent fois plus, vaut plus cher à tous les points de vue que celui qu'il remplace.

Ce précis établit ensuite une comparaison avec le prix que le gouvernement anglais paye pour les sirènes que notre gouvernement employait naguère. Sous tous les rapports, le diaphone est un appareil supérieur. Le prix d'installation en est tant soit peu élevé, mais le coût de l'entretien et du fonctionnement est tellement moindre qu'il fait plus que compenser pour la différence dans le prix original. M. le juge Cassels critique ensuite les fonctionnaires du département pour leur ignorance de la loi des brevets d'invention. C'est un verdict que je trouve d'autant plus étrange, qu'à peine quelques mois avant l'ouverture de cette enquête, la cour suprême du Canada avait confirmé un jugement de la cour d'échiquier, dans une certaine cause plaidée pour son client par M. le juge Cassels lui-même, à l'effet qu'un brevet d'invention peut être contrefait ou annulé si le propriétaire refuse de le céder. Or, l'interprétation de la loi arrêtée dans ce cas n'était que de date récente. La décision de la cour d'échiquier confirmée par la cour suprême découlait d'une action instituée par M. le juge, alors Walter Cassels tout court, au nom d'un client. Il me semble que c'était une injustice faire au secrétaire légiste du département de la Marine et des Pêcheries de le taxer d'ignorance de loi, et de le blâmer de ne pas avoir su ce qu'ignorait M. le juge Cassels lui-même à peine quelques mois auparavant.

Il faut que je me dépêche, car je m'aperçois que je suis plus long que j'en avais eu l'intention. Mais je désirerais analyser brièvement certaines questions, entre autres celle qui a trait à l'achat d'argenteries à M. Coghlin. Je ne lirai pas les dépositions, pour être plus bref, mais je demanderai aux honorables députés de la gauche de lire, quand ils en auront le temps, la déposition de M. Coghlin devant la commission, de même que celle de M. J. M. M. Duff, à Montréal.

L'hon. M. FOSTER: De quel monsieur Coghlin l'honorable député veut-il parler?

M. A. K. MACLEAN: M. Coghlin, père, celui qui vendu les marchandises.

L'hon. M. FOSTER: Et qui a donné sa déposition?

M. A. K. MACLEAN: Oui. Le fils a également déposé. L'opposition a parlé de cette transaction comme une preuve de malhonnêteté de la part des fonctionnaires du département. Des détails étrangers se sont glissés dans cette transaction. Il n'y a pas de doute que M. Coghlin a dû rembourser $1,100 au département sur le prix de ces ventes. Voici comment il s'exprime:

R. A ce sujet, je puis vous dire que l'auditeur général et le sous-ministre m'en ont imposé, incontestablement imposé. Ils me firent venir ici et me posèrent des questions, puis ajoutèrent: " Vous avez majoré vos factures ". Je m'expliquai du mieux que je pus de mémoire, et ils n'étaient pas encore satisfaits. Alors je leur dis: " Qu'est-ce qui vous satisfera? Je ne veux pas que mon nom aille devant le public à ce sujet, je n'ai pas l'habitude de majorer mes factures ". J'ajoutai: " Combien voulez-vous "? Ils me répondirent en spécifiant ce montant. Je leur demandai un blanc de chèque, que je remplis sur-le-champ. De retour chez moi, je m'aperçus que non seulement je leur avais remboursé mon profit, mais entre $400 et $500 de plus.

Plus loin, M. Coghlin déclare à monsieur le juge Cassels que l'auditeur général a fait du zèle.

J'ai toujours pensé moi-même, après avoir entendu la déposition de M. Coghlin au comité des dépenses publiques, que cette étrangeté pouvait s'expliquer, et je crois que très probablement il a donné la vraie explication. Il ne voulait pas que son nom figurât devant le public pour avoir majoré ses prix, et il préféra rembourser l'argent. A Montréal, la commission nomma très judicieusement, je crois, un expert pour examiner plusieurs comptes, et cet expert est M. J. M. Duff. Je lirai quelques lignes du témoignage de M. Duff au sujet de la transaction Coughlin:

D. Qu'avez-vous trouvé en somme ?—R. Je vis la facture originale des marchandises achetées, je vérifiai le montant des droits de douane et les frais de transport d'après les récépissés, et je pris connaissance des prix de vente au département; je vérifiai ce montant d'après celui qui était porté au Livre bleu, et je trouvai, en déduisant le montant du remboursement au département, que la maison Coghlin a reçu $2,320.92 pour les marchandises en question, qui lui avaient coûté, nettes, livrées en magasin, $2,043.89. Il faudrait ajouter à ce montant de $2,043,89 d'autres dépenses, telles que le transport à Québec, le camionnage, et autres petits articles.

Par M. Watson:

D. Quelle est la proportion du profit dans cette transaction?——. Il me semble que le profit était nul après le remboursement de $1,100.

D. Après le rembourement de $1,100?—R. Oui.

D. Quel profit représenterait les $1,100?—R. Les $1,100 porteraient le profit à environ 46 p. 100.

D. Quarante par cent?—R. Oui.

D. C'est un fort profit.—R. Bien, oui, sur certains articles; pas sur des articles comme ceux-là.

D. Pas sur cette classe de marchandises?—R. Non, ce ne serait pas un profit extraordinaire.

Voici une explication, il me semble, que la Chambre peut fort bien accepter. Je crois qu'elle est très juste, et montre comme il est facile de dénaturer les faits, en ne les soumettant pas en détail et sous leur vrai jour à la Chambre ou à un comité de la Chambre. M. Duff a examiné les factures d'une maison de Montréal qui a vendu au steamer "Arctic", lors de sa croisière dans le nord, $12,000 valant de marchandises, et ces factures furent sévèrement critiquées devant la Chambre et devant le co-

mité nommé pour examiner les achats relatifs à l'approvisionnement de l'"Artic". Mais dans cette vente au total de $11,500 à l' "Arctic", M. Duff a trouvé que le total réalisé était moins de $500.

Je ferai mention brièvement d'un ou deux détails et d'un surtout se rapportant au cas du capitaine Johnson, d'Halifax. M. le juge Cassels rend le verdict suivant, à la page 48 de son rapport:

Le capitaine Johnson, du steamer " Lady-Laurier " doit se disculper sur deux points qui ont été révélés par les dépositions recueillies à Halifax. Premièrement, parce qu'il a reçu $1,550 qui lui auraient été payés apparemment pour de soi-disant services de sauvetage rendus par le " Lady-Laurier " et les officiers et l'équipage du paquebot " Hestia ".

Je dis que ce verdict est inexact. Rien dans la preuve ne le justifie, et je ne puis m'expliquer comment le commissaire a pu arriver à une telle conclusion. Je commencerai ma preuve par deux ou trois mots d'explication. Le 2 mai 1906, le vapeur " Hestia " désemparé, fut secouru au large des côtes de la Nouvelle-Ecosse. Le " Lady-Laurier " le remorqua en rade de Shelburne, opération qui dura une demi-journée Après avoir échoué ce bateau, le " Lady-Laurier " continua son travail. Plus tard, le " Lady-Laurier ", ayant reçu des instructions à cet effet, alla se poster auprès du navire échoué jusqu'à ce qu'il fut remis à flot. Dans l'intervalle, la compagnie de remorquage d'Halifax travaillait au renflouage. Les seuls services rendus par le " Lady-Laurier " sont le remorquage du navire naufragé jusqu'à terre et la disponibilité de ses services pendant trois ou quatre jours que dura la renflouage. L'équipage du " Lady-Laurier " travailla au renflouage du " Hestia " avec les ouvriers de la compagnie des remorqueurs de Halifax, laquelle compagnie paya l'équipage—non pas le capitaine Johnson—pour son travail. Plus tard, après la preuve, les assureurs offrirent une gratification au capitaine Johnson et aux officiers, et je lirai à ce sujet une lettre au sujet de cette affaire, et adressée à la compagnie Cunard, à Halifax, par une société d'assurance maritime:

Je confirme le câblogramme envoyé aujourd'hui, dont j'inclus une copie, donnant instruction de déposer à votre crédit à la Banque chartrée de MM. Williams-Deacons, la somme de £200, le montant convenu à être donné comme gratification au capitaine et aux officiers du " Lady-Laurier ". Vous ferez promptement en sorte, nous l'espérons, que le capitaine du " Lady-Laurier " reçoive l'équivalent de £150 pour sa part, et que le reste soit réparti et distribué, par vous et les agents des propriétaires, entre les officiers.

L'on voit donc que ce sont MM. Pickford et Black, agents pour le vapeur " Hestia ", qui ont payé cette somme de $500 à l'équipage du "Lady-Laurier", pour le travail qu'il a accompli, et que la somme de

$750 a été payé au capitaine Johnson par les assureurs, comme récompense, de même qu'une somme de $250 aux officiers du "Lady-Laurier". De plus, MM. Pickford et Black ont payé $350 pour dommages causés au "Lady-Laurier". Donc, les conclusions du juge Cassels sont inexactes. Le chef de l'opposition était de la même opinion que le juge, car il a dit, hier soir, que le " Lady-Laurier " avait été loué à $400 par jour pour accomplir une certaine tâche. Je comprends qu'on puisse se laisser induire à erreur par les témoignages, à moins de les étudier bien attentivement, mais je ne puis concevoir comment le juge Cassels ait pu se tromper après avoir entendu les explications complètes, même lorsque, apparemment, lui-même et M. Watson, le conseil ,ont refusé de recevoir des explications de plusieurs des témoins. Le capitaine Johnson du " Lady-Laurier " reçut une dépêche du département, lui enjoignant d'aider à remorquer le navire naufragé. La compagnie de remorquage de Halifax s'opposa, mais néanmoins, on finit par convenir que s'il n'y avait pas d'autre remorqueur en disponsibilité, le " Lady-Laurier " devait faire le remorquage à raison de $400 par jour Mais il ne l'a pas fait.

M. MACKENZIE: Pourquoi ne pas avoir rendu ce service?

M. A. K. MACLEAN: Parce que l'ouvrage a été fait par la Halifax Tow Boat Co., et c'était contraire à la coutume du département de permettre à un bateau du Gouvernement de faire du remorquage lorsque des particuliers étaient prêts à le faire. Le capitaine Johnson avait réellement droit à l'argent qu'il a reçu. Je crois pouvoir dire sans me tromper que le commandant ou l'équipage d'un navire marchand est obligé de secourir un navire en détrese, et est en droit de réclamer ses droits de sauvetage, droit légal de réclamer cette somme. Si la le capitaine Johnson avait réellement le loi ne le lui donnait pas, la coutume le lui accordait. Il existe des précédents à cet égard. Le 10 juillet 1895 M. H. W. Johnson agent du département de la Marine à Halifax, reçut la lettre suivante:

J'ai le plaisir de vous informer que par un décret du conseil du 30 ultimo, la somme de $250 vous a été accordée sur le produit du sauvetage du steamer naufragé "Amsterdam" en reconnaissance des grands services que vous lui avez rendus et du travail supplémentaire que vous avez accompli en cette occasion. (Signé), Pour le sous-ministre.

Voici un cas dans lequel le Gouvernement, par arrêté en conseil, accorde $250 à l'agent du département à Halifax et $500 à quelqu'un qui était surintendant des lumières à Halifax, emploi semblable à celui que remplit aujourd'hui le capitaine Johnson. Je dis donc que par la coutume et par la loi le capitaine Johnson pouvait, jusqu'à ce que le département eut fait quelque règlement à l'encontre, d'accepter cette somme.

Il y a ensuite le paiement de $400 que le capitaine Johnson a reçu en rapport avec le naufrage du "Mount-Temple". Il y a un peu plus d'un an, un des steamers du Pacifique-Canadien, appelé le "Mount-Temple", s'est échoué sur le riviage près de Lunenburg (N.-E.), ayant à sa bord un grand nombre de passagers. Le matin du sinistre, je suis allé au département de la Marine et de Pêcheries demander le secours du "Lady-Laurier" mais le département avait déjà envoyé le steamer sur la scène du naufrage. Agissant d'après les ordres du département le capitaine Johnson a fait trois voyages entre Halifax et le steamer, et a sauvé six ou sept cents passagers. Lorsqu'il était sur les lieux il a observé naturellement l'état du steamer naufragé. L'association de sauvetage d'Halifax entreprit de remettre le steamer à flot, et y parvint au bout de quelque temps. Pendant les travaux qui ont duré quelques mois, le capitaine Johnson a donné à l'association de sauvetage ainsi qu'elle le dit elle-même, de très sages conseils et le bénéfice de son expérience de vieux marin, et de ses observations par trois fois du bateau naufragé, et lorsque l'association a touché ses droits de sauvetage, elle donna au capitaine Johnson comme gratification la somme de $400, non pas ainsi qu'il est dit dans le rapport du juge Cassels pour services rendus par le "Lady-Laurier." Le plus que l'on peut dire de l'acceptation de ce paiement par le capitaine Johnson, c'est que c'était un acte très dangereux et très exposé à la critique. Cette somme a été donnée au capitaine Johnson en reconnaissance de services rendus en dehors de ses fonctions ordinaires, et no pas comme surintendant des lumières ainsi que le dit le commissaire.

Je ne puis terminer ces remarques sans dire un mot ou deux au sujet du rapport du commissiare relativement à l'accusation portée contre M. Bureau le comptable du département de la Marine et des Pêcheries. Dans son cas le commissaire rend le verdict écossais: accusation non prouvée. Ce verdict est très regrettable. Il n'y avait certainement aucune preuve que M. Boudreau fut coupable, et dans ce cas, le fait du commissaire de rendre un tel verdict, comme juge, après avoir entendu les dépositions, il est une chose que je ne puis comprendre. Puisque M. Van Felson n'a pas pu expliquer clairement tous les incidents du prétendu paiement à M. Boudreau, le commissaire aurait dû déclarer M. Van Felson coupable. Il n'y a pas dans tout le le témoignage un seul élément de preuve premettant de soupçonner M. Boudreau, et je crois que la décision du commissaire a été malheureuse et injuste. Il aurait dû, en termes clairs et précis, avoir déclaré M. Boudreau innocent.

Il y a beaucoup d'autres point de ce rapport que j'aimerais à expliquer, mais je vois que cela prendrait trop de temps, et à mon grand regret, je dois mettre fin à mes remarques. Ainsi que je l'ai dit, des irrégularités ont été découvertes dans le département de la Marine et des Pêcheries. Le commissaire dans la dernière partie de son rapport demande quels sont les remèdes à apporter à l'état de chose existant et il en propose quatre excellents. Le premier est que le département devrait avoir des employés capables et habiles. Il n'est peut-être pas juste de faire des remarques au sujet de quelques-uns des fonctionnaires qui ont été mis à la retraite; mais je ne puis m'empêcher de dire que, bien que j'aie pour l'ex-sous-ministre beaucoup d'estime personnelle, et que j'aie toujours trouvé en lui un employé affable avec lequel il était agréable de traiter des affaires publiques, je ne puis comprendre cependant qu'il ait fait tant de chose qu'il aurait pû être évitées s'il avait apporté un peu plus de son devoir à remplir ses fonctions officielles de sous-ministre. Il est impossible à un ministre, dont le temps est pris par les travaux politiques, parlementaires et exécutifs de voir lui-même à tous les détails d'administration de son département. Les ministres se succèdent assez vite et je crois qu'il est de grande importance d'avoir à la tête d'un département comme sous-ministre un homme capable et énergique, un homme qui peut résister aux assauts corrupteurs de personnes qui parfois paraissent être amies de l'administration, mais sont trop portées à faire des choses de nature à le discréditer.

M. le juge Cassels recommande que les bons employés soient bien payés. Je crois que c'est une excellente proposition. Le Gouvernement ne peut obtenir des gens compétents à bien remplir les fonctions dans un département public à moins qu'il ne leur donne un traitement correspondant dans une certaine mesure à celui que leurs talents et habileté peuvent leur obtenir au dehors. Il propose de plus que le département paie promptement ceux à qui il doit. Je crois que c'est là une proposition très opportune, et j'espère que le ministre de la Marine et des Pêcheries veillera à l'avenir, si possible, qu'il n'y ait pas trop de retard dans le paiement de leurs comptes aux créanciers du Gouvernement.

Pour terminer, laissez-moi dire que le département de la Marine et des Pêcheries a été depuis quelques années l'objet de nombreuses critiques de la part de la gauche, critiques désordonnées et extravagantes. Les honorables membres de la gauche ont toujours fait le silence sur le bien que faisait le département, mais ont crié bien haut les fautes des fonctionnaires de ce département. Cependant c'est une bonne occasion pour les amis du Gouvernement de lui parler avec franchise ainsi qu'au ministre de la Marine et des Pêcheries. Il y a eu dans

le département de la Marine et des Pêcheries des irrégularités qui méritaient d'être condamnées. Il y a eu des fonctionnaires incapables dans les bureaux ici à Ottawa et dans les différentes agences. Les amis du ministre de la Marine et des Pêcheries s'attendent qu'il veillera à ce que ces choses ne se répètent pas, et les amis du Gouvernement s'atendent que les autres ministres veilleront aussi à empêcher que des choses semblables arrivent dans leurs département. J'ai assez de confiance dans l'intégrité personnelle et officielle, de même que dans les talents et dans l'habileté d'administrateur du ministre de la Marine et des Pêcheries, pour croire qu'il ne négligera rien pour corriger les irrégularités qui se sont produites dans son département dans le passé. A ma connaissance personnelle, acquise à la suite de relations intimes avec l'honorable ministre pendant ces dernières années, je suis certain qu'il a toujours été animé du désir très sincère de donner au pays une administration sage, progressive et honnête.

L'hon. GEO. E. FOSTER (Toronto-nord): Monsieur l'Orateur, j'ai écouté avec plus qu'un intérêt ordinaire le discours de l'honorable député de Lunenburg (M. A. K. Maclean). Je me demandais quel genre de défense il adopterait, et son discours m'a réellement intéressé. Je ne me propose pas de consacrer beaucoup de temps à lui répondre, car, pendant la plus grande partie de ce discours il a voyagé dans des pays éloignés et étrangers, et je ne me propose pas de le suivre dans ces excursions, agréables pour lui. L'honorable député ne croit plus aux commissions. Je me demande ce qui a pu amener ce résultat. Il est évident qu'il ne voit pas d'un bon œil la commission du service civil ni celle du juge Cassels. Je laisserai à la Chambre le soin de trouver la raison de ce changement soudain d'opinion. Pour un jeune homme, je trouve qu'il est allé très loin lorsqu'il a dit que les trois membres de la commission du service civil étaient trois vieux radoteurs. Il arrive souvent que la jeunesse croit tout savoir, et elle n'est pas assez âgée pour empêcher les autres de croire qu'elle se pense très savante. On ne doit pas tant blâmer un jeune homme de penser qu'il sait tout, que de commettre l'indiscrétion de le dire en public. Je crois que les vieux vétérans qui composaient cette commission continueront à jouir paisiblement des plaisirs de la vie et conserveront l'estime de leurs nombreux et fidèles amis, même après cette condamnation tonitruante et écrasante portée par l'honorable député de Lunenburg.

Mon honorable ami (M. A. K. Maclean) nous a exposé les raisons qui devraient, d'après lui, nous empêcher d'adopter cette résolution. Je veux critiquer pendant quelques instants seulement avec autant de douceur que possible mais en même temps avec toute la rigueur nécessaire ces objections. Il nous a dit que la résolution qui est devant nous manquait de logique et d'intelligence. Si l'honorable député de Sainte-Anne (M. Doherty) était ici, je lui offrirais mes sympathies pour cette critique mordante de ce fruit de son expérience et de ses connaissances légales et publiques. Mais en quoi cette résolution manque-t-elle de logique et d'intelligence? Si mon honorable ami veut bien la relire il verra qu'elle est rédigée en anglais très clair, et qu'elle dit exactement ce qu'elle veut dire. Il peut ne pas en approuver les conclusions, mais en quoi est-elle illogique? Elle dit d'abord que la commission du service civil a été nommée, et qu'elle a trouvé des fautes. Secondement, comme résultat, et je crois que c'était logique, une seconde commission a été nommée, et cette seconde commission, même d'après mon honorable ami, a prouvé que les déclarations de la première commission étaient en grande mesure vraies; que les choses étaient même dans un état pire que celui indiqué par la première commission. Je ne vois rien d'illogique et d'inintelligent dans ces deux propositions de la résolution. La troisième proposition est le résultat des deux premières. Si une enquête partielle dans un département a pu produire ces révélations bienfaisantes, il me semble juste et logique que si une enquête semblable avait été faite dans d'autres départements qui achètent des mêmes fournisseurs, nous aurions obtenu également des résultats bienfaisants, et je suis sûr que vous-même, monsieur l'Orateur, vous qui possédez un esprit éminemment logique, vous ne pouvez en aucune façon vous accorder avec l'honorable député de Lunenberg quand il dit que cette résolution manque de logique et d'intelligence. Je crois ce point résolu à la satisfaction de la Chambre.

L'honorable député de Lunenberg dit qu'il n'est pas logique de dire, ni obligatoire de penser que parce que certaines choses se sont produites dans un endroit, elles doivent nécessairement se produire ailleurs dans des circonstances semblables. J'ai toujours compris que les mêmes causes produisent toujours les mêmes effets, et il me semble raisonnable de dire que lorsque les mêmes agents sont en activité dans d'autres départements et dans des circonstances semblables, on doit s'attendre au même résultat. L'argument est irrésistible. La machine mentale de mon honorable ami se serait-elle détraquée quelque part cet après-midi? Il n'a pas pourtant l'habitude de se mettre dans des pétrins de ce genre. Il a dû, comme nous, veiller tard, hier soir.

Il nous a dit aussi qu'une autre raison irrésistible qui s'oppose à l'adoption de la résolution proposée par l'honorable député de Sainte-Anne, et je signale cette remarque à l'auteur de la résolution, c'est que l'on n'a pas accusé les autres départements. Je

suis tout à fait sincère en demandant à mon honorable ami de Lunenburg de réfléchir sur ces paroles. Coment peut-il, après quatre ou cinq années qu'il siège dans cette Chambre et dans le comité des comptes publics venir nous dire, de nos discussions, que personne n'a jamais dit qu'il pouvait y avoir des irrégularités semblables dans d'autres départements comme dans celui de la Marine et des Pêcheries. Mais ces accusations ont été fréquentes, si persistantes, si étonnantes qu'elles n'ont cessé ni le jour ni la nuit. Elles ont été si communes et de pratique si constante qu'elles ont fait de mon honorable ami (M. A. K. Maclean) un obstructionniste des plus accompli. N'a-t-il pas entendu répéter ces accusations, et ne les a-t-il pas lui-même combattues avec courage, je l'admets, devant le comité des comptes publics, au meilleur de sa connaissance mais à faux. A maintes reprises lui et ses vaillants frères d'armes, dont l'un, m'apprend-t-on, doit être transféré à une sphère où il n'aura pas à faire de luttes de ce genre, ont repoussé ces accusations de mauvaise conduite. Ne se rappelle-t-il pas comment ses vaillants frères d'armes et lui-même ont défendu le fort, jour et nuit, contre les accusations et plus que des accusations de malversations, portées devant le comité des comptes publics? Contre d'autres départements? Il y a certainement quelque chose de détraqué chez mon honorable ami, car il n'aurait jamais fait l'assertion qu'il a faite aujourd'hui.

La dernière raison qu'il a apportée contre l'adoption de cette résolution est qu'il importait peu que les mêmes entrepreneurs qui ont opéré dans le département de la Marine et des Pêcheries eussent opéré aussi dans les autres départements, et qu'il était insensé de baser les résolutions sur ces faits. Pourtant les mêmes influences malignes, les mêmes moyens de corruption mis en œuvre pour obtenir ce que l'on ne peut gagner par une compétition honnête, les mêmes entrepreneurs et les mêmes méthodes peuvent exister dans les autres départements comme elles existaient dans celui du ministre de la Marine et des Pêcheries, ainsi que la chose a été démontrée, mais on nous dit que ce n'est pas là un argument valable pour proposer cette résolution. Si nous devons tirer une conclusion logique, certainement cette conclusion doit être que les maux qui ont existé dans le département de la Marine et des Pêcheries doivent exister aussi dans d'autres départements. Pourquoi pas? Est-ce parce que les employés du département de la Marine et des Pêcheries sont d'une nature différente de celle des employés du département des Travaux publics? Cela est inadmissible. Nous ne pouvons l'admettre et nous ne croyons pas non plus que mon honorable ami pense sincèrement que son objection soit valable. A mon avis la logique porte du côté opposé; les employés du département de la Marine et des Pêcheries ne sont pas pires que ceux du département des Travaux publics, et, comme certains employés du département de la Marine et des Pêcheries se sont laissé corrompre, ont succombé à la tentation et forfait à leurs devoirs, ainsi qu'il a été révélé à l'enquête, des employés placés dans une situation semblable dans le département des Travaux publics ne sont pas nécessairement immunisés contre de telles influences, bien que la conclusion logique de l'argumentation de mon honorable ami soit qu'ils le sont complètement. Lorsque le microbe est dans l'air un employé du département des Travaux publics est aussi exposé à le prendre qu'un employé du département de la Marine et des Pêcheries.

D'après l'honorable député de Lunenburg il y a quatre raisons qui devraient nous empêcher d'adopter cette résolution. Je les soumets à votre attention, monsieur l'Orateur, comme à l'attention de cette Chambre, de messieurs les journalistes et de toute la population du pays qui, j'en suis sûr, saura les apprécier à leur juste valeur. Après avoir épuisé les raisons qui devraient nous empêcher d'adopter cette résolution, mon honorable ami a pris son billet d'excursion, et laissant derrière lui le dernier lambeau du sujet en discussion, il s'est laissé entraîner dans une longue et intéressante étude au sujet de la théorie des signaux, du coût de leur opération, de leur prix, et de leur excellence. Il a descendu et remonté le fleuve Saint-Laurent, et nous a fait voir combien cette route était en bien meilleur était remonté à la Confédération, en 1867, aurait pu peut-être donner des raisons plus fortes et des explications plus lucides s'il était remonté à la confédération, en 1867, et nous avait montré les grands développements opérés dans la route du Saint-Laurent depuis 1867. Mais quelle a été la conclusion logique de l'honorable député car je veux la présenter à mon honorable ami de Nanaïmo (M. Ralph Smith) qui, d'habitude, raisonne logiquement. La voici: Parce qu'un instrument est bon, vous ne devez pas examiner de quelle manière il a été acheté ni le prix qu'il a été payé; parce que les améliorations du fleuve Saint-Laurent sont une bonne chose, il ne faut pas examiner les méthodes par lesquelles ce but désirable a été atteint. Il ne faut pas chercher s'il s'est fait du gaspillage, parce qu'un bon résultat a été obtenu. Pouvons-nous admettre cela? Mon honorable ami de Lunenburg le croit-il lui-même? Je lui rendrai cette justice de dire que je crois que lorsqu'il relira son discours dans le hansard, il comprendra que tout son raisonnement était en dehors de la question. C'est absolument dans l'ordre d'idées du club d'admiration mutuelle qui s'est formé de l'autre côté de la Chambre, et qui s'occupe diligemment à trouver de bonnes choses à dire afin de détourner l'attention de

choses qui sont absolument étranges. C'est ainsi qu'il nous a parlé de l'excellence de la route du Saint-Laurent, de la grande puissance du diaphone, de la belle lumière des bouées à gaz, et du traité conclu entre le Canada et la France, toutes choses dont il a bourré son discours pour prouver que nous ne devrions pas avoir d'enquête dans les autres départements. Je ne crois pas qu'il soit nécessaire de refuter cet argument. Comme le disait l'honorable juge Cassels, dans une affaire qui lui était soumise après que quelques dépositions eurent été données: Passons à autre chose; il est inutile de frapper un cheval mort.

Maintenant pour en arriver à une conclusion logique, et j'espère que mon honorable ami admettra que je puis y réussir assez bien, je veux essayer d'exposer la tendance du discours qu'il a prononcé cet après midi, et les déductions qu'on est en droit d'en tirer. Il a dépensé trois quarts d'heure et plus, pour montrer que le juge Cassels avait fait une enquête vicieuse, inadéquate, et, dans quelques cas, absolument fausse, et qu'il en avait tiré des conclusions entièrement erronnées. Il nous a dit cependant qu'un grand bien était sorti de cette enquête. Il ne reste plus alors à mon honorable ami de Lunenburg qu'à proposer que d'autres commissaires soient nommés pour reviser le travail que le juge Cassels a si mal fait, et faire mieux. S'il est résulté autant de bien des méthodes défectueuses, des fausses déductions et des conclusions erronnées du juge Cassels alors, pour l'amour de Dieu, nommons une personne plus capable pour reviser le travail fait et obtenir encore de meilleurs résultats. Mais mon honorable ami de Lunenburg (M. MaClean) a mis le comble à son discours lorsque secouant ses longs cheveux blancs sur son large front et portant sur sa personne toutes les marques de l'âge et d'une grande expérience, il s'est fait juge des opinions exprimées par le juge Cassels relativement aux lois de l'amirauté, et lorsqu'après l'avoir tancé, il s'éveille tout-à-coup, si même il a pu s'éveiller, et il se rappelle que le premier ministre qui l'avait devant lui, à nommé le juge Cassels juge des appels dans les causes d'amirauté du Canada. Réunissant toutes ces choses ensemble je veux choisir ma place au côté du juge Cassels et ne pas prendre part aux excursions auquelles mon honorable ami nous a invités cet après midi. Je lui conseille de ne pas voyager de cette façon. Quelque fois, lorsque vous êtes mal guidés, et que vous ne pouvez pas vous fier très bien sur vos impulsions dans les pays étrangers, vous vous créez des embarras sans le savoir, et je crains que l'excursion de mon honorable ami dans les lois de l'amirauté l'ait conduit en des endroits inconnus et dangereux.

Avant d'arriver aux questions, réponses et conclusions au sujet du cap Johnson, le ministre voudra-t-il nous dire si le cap Johnson est encore à l'emploi du Gouvernement?

L'hon. M. BRODEUR : Oui.

L'hon. M. FOSTER : Alors, le ministre a à son emploi un fonctionnaire qui a résolument défié le département, et malgré ses ordres a mis de l'argent dans sa poche et l'a gardé jusqu'à ce jour. Pourquoi le ministre a-t-il maintenu ce fonctionnaire dans son emploi? Est-ce vrai qu'il a été promu?

Une VOIX: Oui.

L'hon. M. FOSTER : Pourquoi a-t-il été promu? Est-ce là le châtiment sévère qui devait purifier le département, accroître la discipline, quand on voit le commandant d'un des vaisseaux de l'amirauté dire: Je me fiche de vos ordres et de vos instructions. Je crains que la discipline dans le département de mon honorable ami soit bien en péril, et bientôt, au manque de direction et au manque de conscience, viendra s'ajouter le manque de discipline. Car comment le maître et le serviteur pourront-ils s'accorder, s'ils ne s'entendent pas sur la manière de donner et d'exécuter les ordres? L'avenir nous renseignera.

Mon honorable ami, et je parle de ce sujet simplement parce qu'il en a parlé, nous a dit qu'il ne devrait pas avoir, et qu'il n'y a pas non plus de raison de faire une enquête dans les autres départements, et que ce qui peut arriver dans un département ne doit pas nécessairement arrrive dans un autre. J'ai demandé l'autre jour au ministre de la Marine et des Pêcheries s'il avait nommé son sous-ministrre. Il a répondu qu'il ne l'avait pas encore nommé, qu'il n'avait pas encore fait son choix, mais je veux appeler aujourd'hui sont attention sur un autre sujet. Il s'est vanté hier d'avoir aboli le régime du patronage dans son département. Veut-il parler du régime ou de la liste? Lequel des deux? Lorsqu'il a pris le soin extraordinaire de faire insérer dans les procès-verbaux de la commission, payée et instituée par lui-même, la déclaration qu'il avait mis fin au régime de patronage, et cela afin de se donner du prestige, bien que cette question fût complètement étrangère à l'enquête, qu'écrit-il? Je crois que le juge Cassels a été induit en erreur lorsqu'il a dit que le régime de patronage avait été aboli par le ministre. Voici un document montrant que la commission ayant outrepassé ses pouvoirs, M. Watson est intervenu et a dit :

Je désire, Votre Honneur, au sujet des questions qui vous ont été soumises comme commissaire dans cette enquête, vous rappeler ce que j'ai dit déjà à la dernière séance de la commission dans la ville de Québec. J'ai déclaré à Votre Honneur, à cette époque, que j'étais informé que le ministre de la Marine et des Pêcheries avait aboli dans son départe-

ment la liste des fourniseurs. Je veux y ajouter l'avis officiel et la déclaration que j'ai reçu du sous-ministre, agissant d'après les ordres du ministre et montrant que la chose est faite, et que la liste des fourniseurs attitrés avait été permanemment et absolument abolie dans ce département. Je vais mettre cette déclaration au dossier.

Voici la déclaration envoyée à cet effet par M. Stanton, assistant sous-ministre:

Je suis chargé de vous envoyer pour votre information une copie du mémoire adressé par M. Brodeur le 4 courant, à son sous-ministre, lui donnant ordre d'ignorer à l'avenir la liste du patronage ou aucune liste contenant les noms des maisons desquelles le département achetait de temps à autre.

Voilà tout le secret. Le ministre peut aisément ignorer les listes de patronage actuelles, et se trouver encore à des milliers de milles de distance de l'abolition du favoritisme. Mais le juge semble avoir pensé autrement, et il a cru que le patronage avait été aboli par mon honorable ami. Or, on me permettra de lui dire que s'il l'a aboli ou s'il veut cesser de favoriser indument ces amis politiques dans la distibution de la clientèle du Gouvernement, personne ne l'en félicitera plus sincèrement que moi. Mais, je lui ai posé une question l'autre jour, et j'en ai posé aussi une bien simple au ministre des Travaux publics, mais chacun dans leurs réponses, ont laissé des portes assez grandes ouvertes pour laisser passer aisément un automobile de bonne grandeur, tout dépend de la bonne volonté du ministre. L'honorable ministre de la Marine et des Pêcheries dit avoir aboli le favoritisme dans son département, mais le sous-ministre intérimaire, M. Desbarats, est descendu à Halifax, et en plein milieu de l'élection, a mis à l'ouvrage, sur les ordres de Carney et Roche, pour les aider dans leur élection, ainsi qu'on l'a admis, une centaine d'employés supplémentaires, que les chefs des bureaux là-bas disaient être inutiles. Et pourtant on dit : Ce qui arrive dans un département peut ne pas arriver dans l'autre, mais quels sont les faits? Qu'avons-nous vu dans le département du chemin de fer intercolonial? Absolument la même chose. Pendant le mois d'août de l'année dernière il y avait 1,793 employés temporaires sur l'Intercolonial, et le bordereau de pays était de $487,000. Dans la province l'île du Prince-Edouard, une augmentation de 1,200 dans un seul mois, et le bordereau de paye s'était élevé de $487,000 à $509,000. Le mois suivant le nombre d'employés est descendu au chiffre normal du bordereau, un peu plus bas. Dans la province de l'Ile du Prince-Edouard, la même chose a eu lieu sur une plus petite échelle. Dans le département de la Marine et des Pêcheries dans le comté d'Halifax, 92 personnes étaient employées pendant le mois d'août et 288 pendant le mois d'octobre. Je répète donc ce que j'ai déjà dit une douzaine de fois, à savoir que si le ministre de la Marine et des Pêcheries avait eu une tête sur les épaules, et des yeux dans la tête, et connu un peu son département il aurait vu ce qui se passait.

Dans la ville d'Halifax, il y a quelques années, je ne dirai pas en quelle année, la distribution des faveurs du département de mon honorable ami était entièrement laissée aux soins de MM. Roche et Carney. Le ministre le savait et il le sait encore parce qu'il a continué à être en relations avec ces gens qui se tiennent à Ottawa pendant la session du Parlement. Il écoute leurs douces paroles, et quand celles-ci n'ont pas l'effet voulu, les menaces le font céder. Mais persuasions ou menaces, ces gens obtiennent ce qu'ils veulent, et lorsque hier encore le ministre de la Marine et des Pêcheries posait comme le grand réformateur des temps présents, j'ai vu la honte monter au front de mon très honorable ami le premier ministre, et bien que cela demande une très vive imagination, je crois que j'ai vu aussi la rougeur monter au visage de mon honorable ami le ministre des Travaux publics, lorsque ce Luther du parti de la pureté s'est posé hier comme le grand réformateur par excellence. Mais comme mon honorable ami a été cruel. Pourquoi n'a-t-il pas dit aussi que le Gouvernement avait fait des réformes? Pourquoi n'a-t-il pas mis ses collègues au même rang que lui? Est-il le principal réformateur et le seul réformateur dans le cabinet, comme il paraît avoir été le seul à ignorer la corruption et la friponnerie qui régnaient dans son département? Les autres ministres n'avaient rien à réformer, mais mon honorable ami avait une tâche énorme à accomplir. L'a-t-il accomplie? Examinons une de ces réformes. Elle est étonnante. Il s'est glorifié de n'avoir pas dépensé plus que ses crédits. Mais la loi le lui défendait, et il aurait été immédiatement trouvé coupable de manque de conscience s'il avait dépassé ses crédits. La commission du service civil et le juge Cassels l'auraient blâmé. Voilà cette splendide réforme. Qu'on en fasse un tableau, qui sera exposé dans un endroit où les générations futures pourront l'admirer et apprendre qu'en l'an de grâce 1908, sous le règne de Sa Gracieuse Majesté le roi Edouard VII, un grand réformateur est apparu dans département de la Marine et des Pêcheries et qu'une des grandes réformes qu'il a accomplies, l'année dernière, a été de maintenir la dépense dans la limite de ses crédits.

Mais venons au but. Si ces choses ont pu se produire dans le département de la Marine et des Pêcheries, et si l'on a eu la preuve de l'aveu même des fonctionnaires du département, qu'elles ont eu lieu aussi dans le département des Chemins de fer, la nécessité ne s'impose-t-elle pas également de faire une enquête dans ce département et dans les autres? Je crois qu'elle s'im-

pose. Reportons-nous un peu plus loin en arrière. A quoi se résume la dépense, ou plutôt la double dépense du Gouvernement? En premier lieu, il cherche à faire croire au pays qu'il a fait face à la crise et s'est montré à la hauteur de la situation; qu'il a institué une enquête dans l'administration des départements, et qu'il a puni les coupables. N'est-ce pas là ce que le Gouvernement cherche à nous faire croire? N'est-ce pas le résumé, la tendance, et le but des discours des membres de la droite? Mais quelle est la vérité? La simple vérité est que depuis des semaines, des mois et des années, l'opposition a bombardé le Gouvernement de suggestions, d'avis, d'avertissements, de faits, de résolutions, d'enquêtes devant le comité des comptes publics, prouvant que les départements n'étaient pas bien administrés, et quelle réception avons-nous eue de la part du Gouvernement? A-t-il laissé adopter une seule de nos résolutions? A-t-il jamais accordé une des enquêtes que nous demandions? N'a-t-il pas toujours mis des bois dans les roues du moment que nous commençions une enquête devant le comité des comptes publics? A-t-il jamais donné un renseignement à cette Chambre? Non; toujours on nous répondait: Tout cela est de la boue et de la furie; ce n'est rien de sérieux; les départements sont bien administrés. Paix, paix est le mot d'ordre, et l'honnêteté est notre but. Nous ne pouvons vous accorder ce que vous demandez parce que ce serait du temps perdu pour rien, et vos accusations sont futiles.

Si un accident n'avait pas eu lieu, nous n'aurions pas ce débat aujourd'hui; nous n'aurions pas eu la commission Cassels et nous ne connaîtrons rien des choses que l'enquête a revélées dans ce département. Je veux que cela soit bien compris par chacun des membres de cette Chambre et par la population du pays. Je répète ce que j'ai déjà dit. Si ce n'eut été de l'accident imprévu—oh, malheur des malheurs—contre lequel le premier ministre n'a pu garantir le Gouvernement, nous n'aurions pas eu d'enquête dans le département de la Marine et des Pêcheries, et nous n'aurions pas eu la commission Cassels ni le rapport que nous discutons aujourd'hui. Voici ma preuve. Le premier ministre est allé à Welland et à Niagara et a dit à ses auditeurs naïfs et confiants: "Comment le Gouvernement a-t-il répondu à ses accusateurs? Voici les faits: nous soupçonnions que tout n'allait pas d'une façon absolument correcte dans le département de la Marine et des Pêcheries, et nous avons nommé une commission pour faire une enquête; cette commission ayant trouvé que nos soupçons étaient fondés, nous avons nommé une autre commission présidée par le juge Cassels, dont la mission était de découvrir les coupables. Voilà ce que nous avons fait. Nous n'avons pas attendu que des accusations fussent portées pour agir. Le Gouvernement pouvait-il faire davantage?"

M. G. E. FOSTER.

Telles sont les paroles, à peu près exactement rapportées, de mon très honorable ami aux électeurs qui l'écoutaient, et chacun d'eux de se dire: Laurier, après tout, est honnête; il n'a pas attendu que des accusations fussent portées devant la Chambre; soupçonnant que certaines choses allaient mal dans le département, et il a nommé une commission pour s'enquérir de l'affaire, la commission ayant trouvé que des irrégularités avaient été commises, il a nommé une autre commission pour découvrir les coupables afin de séparer les brebis galeuses du troupeau avant qu'il fût tout corrompu.

Mais voyons quels sont les faits exacts. Le premier ministre avait refusé d'accepter les résolutions, d'écouter les demandes d'enquête, d'examiner les faits que nous mettions devant lui et devant son Gouvernement, et il ne voulait pas nous permettre de faire d'enquêtes dans aucun département. Vers ce temps-là les fonctionnaires publics vinrent demander au Gouvernement de leur accorder une augmentation de traitement. Ils lui dirent: Le prix de la vie a augmenté et nos traitements ne l'ont pas été en proportion. Nous voulons être payés davantage. Le Gouvernement temporisa et c'est là où il s'est mis dans l'embarras. Le premier ministre ne se croyait pas suffisamment renseigné sur l'augmentation du prix de la vie et sur le fait que les traitements étaient restés stationnaires, pour régler la question. L'honorable premier ministre ne savait-il pas que le prix de la vie avait augmenté? S'il ne le savait pas, il n'avait qu'à le demander à un fonctionnaire quelconque, et il lui aurait donné les chiffres en quinze minutes. L'honorable premier ministre ne savait-il pas que les traitements n'avaient pas été augmentés en proportion du prix de la vie? Il avait tous les renseignements nécessaires, mais il fit traîner la chose jusqu'à ce qu'enfin il eut recours à la nomination d'une commission. Cette commission fut composée de MM. Courtney, Bazin et Fyshe, auxquels il dit: Nous sommes très pressés; faites un examen des conditions dans lesquelles se trouve le service civil; examinez quel est le prix de la vie, quels traitements il reçoit, et quelles sont les méthodes d'administration, et faites-nous rapport. A-t-il demandé plus que cela? A-t-il dit dans ses instructions qu'il soupçonnait que certaines choses allaient mal dans le département de la Marine et des Pêcheries, et lui a-t-il demandé de vouloir bien lorsqu'elle passerait dans ce département, examiner la manière dont il était administré. Lisons les articles mêmes de la commission nommant les commissaires, et voyons si elle contient ces choses.

Reportons-nous à la première déclaration irritée de l'honorable premier ministre à

l'occasion du débat du rapport des commissaires, lorsqu'il déclara qu'ils étaient allés faire une enquête dans son département sans lui en demander la permission, et qu'ils avaient dépassé leurs attributions. A-t-il ou n'a-t-il pas dit cela? Demandons au ministre de la milice (sir Frederick Borden) qui, avec toute la vaillance et entouré de la pompe et du pouvoir militaires, et attaqué les malheureux MM. Courtney, Fyshe et Bazin, les a tenus sur le gril et a dit qu'ils s'étaient mêlés de choses qui ne les regardaient pas. Le ministre de la Justice (M. Aylesworth) se contenta, dans son comté, de citer les paroles de la commission, et de donner son opinion d'avocat, qu'elle n'avait pas été autorisée à faire l'examen qu'elle avait fait dans un mauvais esprit dans le département de la Marine et des Pêcheries. Il a répété la même chose dans cette Chambre.

Pendant leur enquête au sujet des conditions et des méthodes d'administration dans les bureaux publics, il vint à l'esprit des commissaires, de lever un peu le couvercle des marmites qui bouillaient dans le département de la Marine et des Pêcheries, et poussés sinon réjouis par la mauvaise odeur qui en sortait crurent devoir distribuer un peu de ce parfum au public. C'est ce qu'ils firent dans leur rapport. Il y eut alors grand émoi . On sentait qu'il y avait péril en la demeure et crise, et, lorsque les trois commissaires appuyèrent les accusations de l'opposition, le pays dressa les oreilles, lut le rapport de la commission royale, et le premier ministre et ses collègues n'osèrent pas reculer. Mais ils n'avancèrent pas non plus. On nomma le juge Cassels, mais on limita ses attributions. Un seul département fut mentionné dans sa commission, le département de la Marine et des Pêcheries. Qui a nommé le commissaire? Le ministre de la Marine et des Pêcheries. Qui a nommé les avocats? Le ministre de la Marine et des Pêcheries ; il les a choisis dans son parti ce qui est un bel exemple de sa fermeté et de sa sincérité dans ses protestations contre le système de favoritisme. Il était facile pourtant de trouver des avocats conservateurs tout aussi coupables, plus peut-être que ceux qui ont été nommés, mais l'esprit de favoritisme était encore là, le ministre n'avait pas encore dépouillé le vieil homme, dompté Satan. Il nomma donc deux avocats grits, au lieu d'un grit et un tory. De sorte qu'avec un commissaire choisi par lui-même, avec des avocats choisis par lui-même, avec des documents choisis avec soin et confiés à ses avocats qui ne devaient les déposer devant la commission qu'à leur bon plaisir, et dont la mission était de surveiller et guetter, l'enquête se fit et lorsqu'elle se rapprochait trop d'un terrain brûlant une voix criait : "Ça brûle, ça brûle," et l'on passait a une autre question. Je donnerai un exemple.

Un casseur de pierre du nom de Reid (roseau)—non pas un roseau cassé mais un roseau qui cassait la pierre—avait entrepris, au prix de $50,000, je crois, de transporter de la pierre à Sorel, de la casser dans son broyeur, puis de la vendre à ce généreux département. L'enquête eut lieu; les avocats étaient à surveiller les procédures avec attention. Tout à coup, au milieu de son témoignage, Reid dit: J'étais obligé de prendre toute la pierre dans le comté de Rouville. Si un revenant du moyen-âge était apparu devant ces avocats, ils n'auraient pas été plus effrayés, et ils oublièrent de suivre la piste qui leur était indiquée.

On disait que M. Power connaissait beaucoup de choses à propos du fameux contrat avec Halliday et frères. M. Gourdeau avait dit que M. Power connaissait toute l'affaire et pouvait jeter beaucoup de lumière sur la question On s'attendait que M. Power serait appelé comme témoin. L'a-t-il jamais été ? Et je pourrais citer un grand nombre d'autres cas où l'on s'est arrêté juste au moment où l'on craignait que quelqu'un serait échaudé.

Telle a été la genèse de la seconde commission; telles ont été ses méthodes et son étendue, et cependant il en est sorti quelque chose, et le Gouvernement ne rougit pas aujourd'hui de venir dire au pays: Nous n'avons pas attendu qui l'on portât des accusaions; nous avons agi de notre plein gré, nous avons nommé une première et une deuxième commission pour rechecher les fraudes, et nous avons chassé toutes les brebis galeuses, presque toutes les brebis galeuses au moins. Mais le très honorable premier ministre qui a fait cette promesse solennelle l'a-t-il tenue? A-t-il fait une enquête dans les autres départements? Non. Les honorables membres de la droite disent qu'il n'y a pas raison de faire cela. Quelles ont été les propositions, quelles ont été les preuves, quelles ont été les allégations, quels ont été les faits précis exposés devant le comité des comptes publics de cette Chambre concernant le département de la Marine et des Pêcheries? Et que répondaient le ministre de la Marine et des Pêcheries et le très honorable premier ministre? Ces accusations sont futiles, disaient-ils, vous n'aurez pas votre commission, vous ne serez pas examinés, et vous ne pourrez pas faire votre preuve. Que répond-on aujourd'hui, à l'égard des autres départements? Que répond-on aujourd'hui; que répond le ministre de la Marine et des Pêcheries particulièrement? "Il ne faut pas toucher aux autres départements." Pourquoi? Parce que l'on peut ruiner des réputations, faire de la peine à quelqu'un, et convaincre

certaines personnes de malhonnêteté. J'admets que nous devons être humains, que nous devons être cléments, mais, pour l'amour de Dieu, avons-nous jamais entendu un homme d'Etat dire que l'on ne doit pas bouleverser un département et l'exposer aux vents du ciel pour le purifier, parce qu'il est possible d'y découvrir des taches et des vilénies que l'on ne pourrait cacher.

Cet argument n'est pas valable. Oh ! quelle fête c'eût été pour ces trois vieillards inquisiteurs, s'ils eûssent réussi à s'accrocher aux basques de l'habit de M. Fraser, lorsqu'il fit ce marché si lucratif aux dépens du public; lorsqu'ils étaient sur la trace des spéculateurs sur les terres faites par les Burrows et les Adamson, et nombre d'autres individus qui se sont enrichis en trafiquant sur les privilèges accordés par l'Etat et ils se sont enrichis, parce que le personnel des ministères a été infidèle à son devoir. C'est le premier ministre lui-même qui a dit que le vingtième siècle serait le siècle du Canada. Comment? Par l'intelligence déployée dans la conservation de nos ressources; et cependant, depuis nombre d'années, le premier ministre semble s'être donné pour mission d'enlever à l'Etat les privilèges du plus grand prix et de soustraire au domaine public tout ce qu'il lui a été possible de concéder à des particuliers. Voyez le ministère des Travaux publics: prétendez-vous qu'il n'y existe pas d'abus? Personne ne saurait le nier. Qu'allez-vous faire, monsieur le premier ministre? Permettez que je vous pose personnellement cette question: quelle attitude entendez-vous tenir, à l'égard de ceux qui ont pillé le trésor public? Vous avez nommé M. le juge Cassels. Quand à vous personnellement, vous étiez sans doute convaincu, en lui confiant cette mission, qu'il avait toutes les aptitudes voulues pour bien s'acquitter de sa tâche, et il s'en est acquitté. Que vous a-t-il dit? Il vous a dit, monsieur le premier ministre, que le corrupteur est plus coupable et plus dangereux pour la société que celui qui se laisse corrompre. Aujourd'hui, au dire du juge, Halliday a en mains $6,600 des deniers publics. Entendez-vous faire rembourser cette somme par M. Halliday? Les Drolet ont versé $9,000 et davantage, au cours de certaines transactions dont l'authenticité est prouvée, et le juge affirme que tous ces deniers sortent de la caisse publique. Allez-vous faire rentrer ces deniers dans la caisse? Sinon, pourquoi pas? Ce n'est pas votre argent, c'est l'argent du peuple. C'est aux impôts payés par le peuple, entassés dans le coffre-fort, que vous avez demandé ces deniers, et vous êtes le gardien chargé de veiller à l'emploi légitime de ces deniers, ou si quelqu'un les obtient d'une façon illégitime ou qu'il bénéficie de quelques gains illicites, il faut faire restituer cet argent. Qu'entendez-vous faire à cet égard? Allez-vous diriger des poursuites contre Halliday et recouvrer ces deniers? Allez-vous exercer des poursuites contre Drolet et recouvrer cet argent? Allez-vous poursuivre McAvity et recouvrer ces $35,900? Maintenant qu'on a livré à la publicité les noms de ceux qui ont séduit vos fonctionnaires, les ont corrompus, ont porté une si grave atteinte à l'honneur et à la virilité des services publics, et cela d'une manière systématique et avec une cupidité si prononcée, allez-vous diriger des poursuites contre eux, pour obtenir le remboursement de ces deniers? Vous ne paraissez guère vous émouvoir à cet égard. Voilà plusieurs mois que ce rapport vous a été soumis. Vous avez au sein du cabinet le plus grand ministre de la Justice que le Canada, dites-vous, ait jamais produit.

Qu'entend-il faire à cet égard? Et votre solliciteur général, si distingué, si habile, si érudit, quelle attitude va-t-il prendre à cet égard? Ces deux grandes puissances, ces deux représentants de la justice au pays dans l'intérêt du peuple, pourquoi ne se mettent-ils pas en campagne, pourquoi ne se lancent-ils pas à la poursuite de ces malfaiteurs, pour leur arracher les deniers publics? Pourquoi ne le faites-vous pas ? Est-ce parce que vous y participez. . .

Des VOIX: A l'ordre!

L'hon. M. FOSTER: Un moment, s'il vous plait—dans l'intérêt du parti et au bénéfice du parti? Si non, pourquoi mettez-vous si peu d'empressement à faire respecter les droits du peuple, vous, qui êtes les mandataires attitrés du peuple?

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

Reprise de la séance.

RENVOI DU BILL RELATIF AU CHEMIN DE FER DU NORD-OUEST DU MANITOBA.

La Chambre passe à la discussion, en comité général, sur le projet de loi (n° 81) déposé par M. Cash, concernant la compagnie du chemin de fer Manitoba and Northwestern of Canada.

Sur l'article 1er.

M. NEELY: J'ai donné avis que je voulais modifier l'article 1er; mais le secrétaire légiste m'informe que la rédaction de mon projet d'amendement n'est pas tout à fait régulière, et il suggère une modification. Si la chose est agréable au comité, je désirerais modifier la forme de mon amendement. L'effet du bill demeure, en substance, le même.

M. LENNOX: Il serait préférable de réserver cet article et de remeetre la discussion à plus tard.

M. NEELY: Si les membres du comité tiennent à ce que cette modification se fasse sans autre retard, je consens volontiers à

ce que cet amendement soit réservé jusqu'à lundi. Mais, à mon avis, rien n'empêche de délibérer maintenant cette modification.

M. CASH: Je consens volontiers à ce que la question soit réservée, mais je tiendrais à connaître la nature de cette modification.

M. NEELY: Cet amendement tend à éliminer du bill la partie qui se rattache à l'alinéa " a ", article 9, chapitre 52 des Statuts de 1893.

L'hon. M. GRAHAM : De quelle partie du bill s'agit-il?

M. NEELY: Il s'agit de la partie du bill se rattachant à l'ancienne charte du chemin de fer de York à Prince-Albert.

M. CASH: Et sur quoi porte la critique du secrétaire légiste?

M. NEELY: Sa critique s'adresse à la forme de l'amendement; voilà tout.

(Le comité rend compte de ses travaux.)

RENVOI DU BILL RELATIF AU CHEMIN DE FER SUPERIOR AND WESTERN ONTARIO.

La Chambre passe à la discussion en comité général sur le bill (n° 78), déposé par M. Conmee, ayant pour objet de constituer en corporation la compagnie du chemin de fer Superior and Western Ontario.

Sur l'article 1er.

M. LENNOX: Quelques-uns de nos collègues désirent exprimer leur avis sur ce projet de loi, et il leur est impossible d'assister à la séance, ce soir. A tout événement, ce bill ne saurait être adopté en délibération définitive, ce soir; et c'est pourquoi je propose que la discussion soit renvoyée à plus tard. Cela n'entraînera pas de retard préjudiciable à la mesure. D'ailleurs, ce soir, tous les instants sont comptés.

M. CONMEE: Le texte du projet de loi distribué aux députés contient-il l'amendement en question?

M. LENNOX: Oui.

M. CONMEE: Pourquoi entraver l'adoption de cette mesure?

M. LENNOX: Il ne s'agit pas d'y apporter d'entraves. Mais il serait impossible de terminer le débat ce soir et j'apprends que plusieurs de nos collègues qui désirent exprimer leur avis sur cette mesure sont dans l'impossibilité d'assister à cette séance. On éviterait tout retard préjudiciable, en s'entendant à l'amiable pour renvoyer la discussion à plus tard. Sans doute, si mon collègue (M. Conmee) s'oppose à tout délai, nous commencerons la délibération du projet de loi.

M. CONMEE: Mon collègue (M. Lennox) fait erreur à l'égard de ce bill. Si je ne me trompe, ce n'est pas au sujet de ce projet de loi qu'il a reçu des instructions. Au demeurant, pour aujourd'hui, qu'il fasse comme il lui plaira.

(La motion est adoptée et le comité rend compte de ses travaux.)

DISCUSSION DU BILL RELATIF AU CHEMIN DE FER LONDON AND NORTH WESTERN.

La Chambre passe à la discussion, en comité général sur le bill (n° 102), déposé par M. Beattie, ayant pour objet de constituer en corporation la compagnie du chemin de fer London and North Western.

L'hon. WM PUGSLEY (ministre des Travaux publics): Je ne saurais dire si le comité des chemins de fer a bien soigneusement étudié cet article-ci, au regard de l'article 2. Sans doute, l'article 2 a bien sa raison d'être, en ce sens qu'il tend à décréter que le Parlement aura juridiction sur le chemin de fer en question et déclare que cette entreprise est une œuvre d'utilité publique, au Canada. Je comprends parfaitement qu'un chemin de fer qui ne s'étend pas au delà des frontières d'une province puisse être déclaré d'utilité publique au Canada; son tracé pourra être établi de façon à ce que ce chemin de fer soit probablement incorporé à une ligne principale, ou bien encore il pourrait avoir des raccordements qui en doubleraient l'importance et accentueraient son utilité pour le pays en général. Mais j'observe que l'article 8 décrète ce qui suit:

La compagnie peut établir, construire et mettre en service une ligne de chemin de fer, d'une largeur de voie de quatre pieds huit pouces et demi, a) àpartir d'un endroit situé en ou près la cité de London, comté de Midlesex, et allant à un endroit situé en ou près la ville de Sarnia, comté de Lambton,..

Il s'agit d'un chemin de fer relativement court, ne dépassant pas les frontières de la province d'Ontario sans raccordement avec un réseau principal quelconque et n'étant pas destiné apparemment à devenir partie intégrante de quelque important réseau.

....et b) à partir d'un point situé entre ou près la dite cité de London et allant à un endroit situé sur le lac Huron, comté de Huron, en passant par ou près les villes d'Ailsa-Craig et de Parkhill, ou l'une ou l'autre de ces villes.

C'est une ligne de nature purement locale. Je ne saurais dire s'il ne conviendrait pas que le Parlement pose en principe que, de même qu'une compagnie de chemin de fer à vapeur peut être constituée en corporation par ce Parlement, par le fait même que c'est un chemin de fer à vapeur, il devient d'utilité publique, au Canada.

Mais, à mon avis, il importerait d'édicter quelque règle pour notre propre Gouvernement; il faudrait établir quelque principe à suivre, pour porter ces questions à la

connaissance du comité; je ne sache pas que le Parlement ait jamais accordé de charte de chemin de fer se rattachant à une entreprise de nature plus exclusivement locale et provinciale que celle qui fait l'objet du bill en discussion.

M. HENDERSON: Le comité était parfaitement renseigné sur la nature de ce projet de loi et il a amplement et mûrement délibéré la question. Ce chemin de fer atteint les eaux navigables à deux points, et ce fait n'a pas été sans poids, aux yeux des membres du comité. Quoi qu'il en soit, après mûre délibération, le comité a approuvé le projet de loi et l'a transmis à la Chambre. Tout cela s'est fait en parfaite connaissance de cause et le comité s'est prononcé en faveur de l'adoption de ce bill.

M. CONMEE: L'article 10 décrète que la compagnie peut, pour les objets de son entreprise, construire, acquérir et mettre en service des quais, docks et autres structures, et qu'elle peut mettre en service des vapeurs qui, se raccordant avec cette ligne de chemin de fer, seraient naturellement des bacs à vapeur. Comme ce chemin de fer se raccorde avec des lignes principales, les opérations de cette compagnie et les pouvoirs qu'elle demande s'étendent au delà des limites de la province.

L'hon. M. PUGSLEY : Non pas au delà des limites de la province.

M. CONMEE: C'est ainsi qu'il faut interpréter le mot "navigation", car dans cette partie du pays, il n'y a pas de navigation qu'au delà des limites de la province.

L'hon. M. GRAHAM : Les représentants du gouvernement d'Ontario, il est vrai, se sont prononcés, au sein du comité, contre l'adoption de ce projet de loi et contre le projet de loi précédent. Si nous tenons à avancer nos travaux, je suggèrerais que ce bill soit réservé, et quand nos collègues, absents en se moment, seront ici, nous délirerons les deux mesures simultanément. Le même principe est consacré dans les deux bills.

M. BATTIE: Il ne s'agit nullement d'une ligne d'intérêt local. Elle se raccorde avec plusieurs autres lignes qui traversent la rivière Sainte-Claire. Elle est tout autant que les autres voies ferrées, d'utilité publique au Canada. Ce chemin de fer se raccordera avec le réseau du Père-Marquette. Sans doute on a prétendu qu'il n'atteignait pas la frontière, parce qu'il ne s'étendait pas jusqu'au centre de la rivière. C'est là un argument vide de sens. Il n'y a pas une seule ligne qui atteigne le centre de la rivière. Ce chemin de fer atteint la frontière d'Ontario, tout autant que les autres réseaux. En fait, tous les navires remontent les eux canadiennes; le chenal se trouve dans la partie canadienne de la rivière. Si le ministre des chemins de fer tient à ce que ce bill soit réservé, j'y consens volontiers.

L'hon. M. GRAHAM: Nous délibérerons les deux simultanément.

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

3e LECTURE,

Après délibération sommaire, en comité général, de deux projets de loi:

Le 1er (bill n° 96), déposé par M. Burrell, concernant la compagnie du chemin de fer de la vallée de la rivière Kettle;

Le 2e (bill n° 86), déposé par M. Hodgins, concernant la compagnie du chemin de fer Cobalt Range.

2e LECTURE

De divers projets de loi:

Le 1er (bill n° 114), présenté par M. Turriff, tendant à constituer en corporation la compagnie d'assurance contre l'incendie la British Colonial;

Le 2e (bill n° 215), déposé par M. Sutherland, tendant à faire droit à Victor Eccles Blackhall;

Le 3e (bill n° 116), déposé par M. Turriff, tendant à faire droit à Annie Louise Coltmant;

Le 4e (bill n° 119), déposé par M. McGiverin, concernant la compagnie du chemin de fer des Quinze à la rivière Blanche;

Le 5e (bill n° 118), déposé par M. Gervais, concernant la banque dite: Anglo-Canadian and Continental Bank.

REPRISE DE LA DISCUSSION DE L'INTERPELLATION SUR LA GESTION DU DEPARTEMENT DE LA MARINE.

La Chambre reprend la discussion de la motion de l'honorable M. Fielding l'invitant à se constituer en comité des subsides, ainsi que sur la motion de M. Doherty, tendant à modifier la première.

Le très hon. sir WILFRID LAURIER (premier ministre): Il ne m'était jamais venu à la pensée de prendre part à ce débat, sauf dans la mesure voulue pour exposer à cette Chambre l'attitude qu'entend prendre le Gouvernement sur cette question. La Chambre a le droit de connaître l'attitude que nous avons adoptée et les raisons qui militent en faveur de notre décision. La députation connait déjà l'attitude que nous avons adoptée et elle a droit d'être éclairée sur les raisons à l'appui de notre décision, ainsi que sur les motifs qui nous ont poussés à refuser d'adhérer à la motion en discussion. Mais avant d'entrer dans le vif de la question, si le député de Sainte-Anne de Montréal (M. Doherty) me le permet, je

désire lui offrir mes plus sincères félicitations sur le ton des observations qu'il a formulées, en faisant l'exposé de la question devant cette Chambre. Je ne me range pas à son avis; je ne saurais admettre les prémisses qu'il a posées et encore moins adhérer aux conclusions qu'il en a tirées; mais la Chambre abondera dans mon sens, je crois, quand je lui dirai, à titre de vieux parlementaire, l'impression qui se dégage de ce débat: c'est qu'il serait impossible de présenter avec plus de dignité et dans un meilleur style parlementaire une motion se rattachant à une question de ce genre, de nature à froisser de justes susceptibilités. Il me fait peine de ne pouvoir adresser le même éloge au député de Toronto-nord (l'honorable M. Foster).

Dans la harangue qu'il a prononcée, l'honorable député a donné sa note caractéristique. C'est une harangue, fort spirituelle, inattaquable et sa critique, dans une certaine mesure est fort loyale, pétillante d'esprit, satirique, irréprochable; mais l'honorable député n'a pu terminer sa péroraison, sans faire reconnaître son pied fourchu. Il n'a pas réussi à finir sa harangue, sans étaler à nos regards dans toute sa nudité et sa difformité, le côté étroit de sa nature. Après avoir présenté au cours de ses observations, je le répète, une critique loyale et fort mordante, il a fini dans sa péroraison, par s'adresser directement à moi. Il a affirmé que certaines personnes qu'il a désignées sous les noms de Drolet, Halliday et McAvity, avaient bénificié de marchés intervenus avec le ministère de la Marine et empoché des deniers publics; puis, prenant une pose tragique, il s'est écrié: "Allez-vous diriger des poursuites contre ces individus? Si non, pourquoi pas? Est-ce parce que vous avez bénéficié de ces transactions?" Je dois le déclarer ici à l'honorable député: au cours de la carrière dont j'ai joui, jamais encore personne ne m'a donné à entendre que j'avais bénéficié illicitement des deniers publics.

L'hon. M. FOSTER: Le premier ministre me permettrait-il de lui poser une question?

Sir WILFRID LAURIER: Non asseyez-vous.

Des VOIX: Asseyez-vous.

Sir WILFRID LAURIER: Je dois faire observer à l'honorable député qu'il n'est personne qui se permette plus volontiers des insinuations. . .

Des VOIX: Non, non.

Sir WILFRID LAURIER: Je le répète, il n'est personne qui se permette plus volontiers de lancer des insinuations, et qui pourtant regimbe et se lamente si fort, quand on lui rend coup pour coup. Je dois le déclarer à l'honorable député, jamais je n'ai tripoté l'argent des autres; jamais je n'ai tripoté sur les fonds confiés à ma garde.

L'hon. M. FOSTER: Monsieur l'Orateur, je soulève la question de règlement.

M. l'ORATEUR: A l'ordre!

L'hon. M. FOSTER: Le règlement de cette Chambre défend à tout député de se servir d'un langage injurieux envers un collègue.

Des VOIX: Allons donc!

L'hon. M. FOSTER: Le règlement est explicite à cet égard. Le premier ministre...

M. l'ORATEUR: A l'ordre!

L'hon. M. FOSTER: Le premier ministre m'a mis dans la bouche des paroles dont je ne me suis jamais servi, et dans sa colère il refuse de me permettre d'apporter la rectification voulue.

Des VOIX: A l'ordre!

L'hon. M. FOSTER: Il préfère. . .

M. l'ORATEUR: A l'ordre!

L'hon M. FOSTER: Je m'en tiens à la question de règlement. Le premier ministre préfère baser son plaidoyer sur une allégation dénuée de fondement, plutôt que sur une affirmation conforme à la vérité des faits.

M. l'ORATEUR: A l'ordre!

L'hon. M. FOSTER: Puis, il part de là pour lancer une insinuation à mon adresse.

Une VOIX: En avez-vous bénéficié?

L'hon. M. FOSTER: En ai-je bénéficié? Je répondrai à mon collègue. Qu'il monte à la tribune populaire. . .

Des VOIX: A l'ordre!

L'hon. M. FOSTER: . . .et qu'il y fasse pareille affirmation, et alors je lui montrerai si j'en ai, oui ou non, bénéficié.

M. l'ORATEUR: A l'ordre!

L'hon. M. FOSTER: Je soulève encore une question de règlement.

M. M. CLARK: Je soulève la question de règlement.

L'hon. M. FOSTER: Je soulève une autre question de règlement.

M. l'ORATEUR: Il faut d'abord décider la première.

L'hon. M. FOSTER: Fort bien; décidons d'abord la première. Le texte du règlement est parfaitement clair et précis.

M. CONMEE: Existe-t-il un règlement ici?

Des VOIX: Asseyez-vous.

M. CONMEE: S'il existe un règlement, il faut l'appliquer.

L'hon. M. FOSTER : Faites-lui prendre le prochain train.

M. l'ORATEUR: A l'ordre!

M. CONMEE: M. l'Orateur. . .

M. l'ORATEUR: A l'ordre !

M. CONMEE: Le règlement défend toute parole injurieuse.

M. l'ORATEUR: A l'ordre!

L'hon. M. FOSTER: Pourquoi toute cette agitation?

M. CONMEE: Voilà précisément ce que je veux savoir.

Une VOIX: Quelle est donc la question de règlement ?

L'hon. M. FOSTER: Je me suis suffisamment expliqué sur la question de règlement. Je n'ai pas ici le texte même du règlement. Monsieur l'Orateur connaît ce texte ou le greffier peut le lui indiquer. Le règlement porte que nul député ne saurait se permettre d'observation blessante à l'endroit de ses collègues.

Des VOIX: Allons donc!

M. CONMEE: C'est vous ici qui péchez le plus gravement contre ce règlement.

L'hon. M. FOSTER: Le premier ministre insinue que j'ai tripoté certains fonds ou dépôts. Je lui jette à la face son insinuation. Personne ici ne saurait affirmer pareille chose.

Des VOIX: A l'ordre !

M. l'ORATEUR: Je vous rappelle au au règlement.

Sir WILFRID LAURIER : Monsieur l'Orateur. . .

M. CONMEE : Monsieur l'Orateur. . .

Sir WILFRID LAURIER: Monsieur l'Orateur, l'honorable député (M. Foster) nous dit que le règlement veut. . .

L'hon. M. FOSTER: Le premier ministre discute-t-il la question de règlement?

M. l'ORATEUR: A l'ordre!

Des VOIX: Asseyez-vous.

M. l'ORATEUR: J'adjure les députés de respecter le règlement. Le premier ministre a droit de parler sur la question de règlement.

L'hon. M. FOSTER: Pourvu qu'il s'en tienne à la question de règlement.

Sir WILFRID LAURIER: L'honorable député nous affirme d'un grand sang-froid que le règlement de cette Chambre porte que personne ici ne saurait se servir d'un langage blessant à l'endroit de ses collègues.

Une VOIX: Langage désagréable.

L'hon. M. FOSTER: Désagréable, soit.

Sir WILFRID LAURIER: Désagréable. L'honorable député entend-il qu'on lui applique cette règle?

L'hon. M. FOSTER: Certainement.

Sir WILFRID LAURIER: Alors, qu'il reprenne son fauteuil et garde le silence.

L'hon. M. FOSTER: Que le premier ministre s'en tienne à la question de règlement.

Sir WILFRID LAURIER: L'honorable député a-t-il une mémoire si infidèle qu'il ait déjà oublié les paroles qu'il prononçait, il y a deux heures à peine.

L'hon. M. FOSTER: Ce n'est pas là discuter la question de règlement.

M. l'ORATEUR: Il importe de décider la question de règlement. Je fais appel aux deux côtés de la Chambre. Le decorum doit présider à nos débats, et je prie les honorables messieurs. . . .

L'hon. M. FOSTER: Si le premier ministre n'eût. . . .

Des VOIX: A l'ordre!

M. CONMEE: Quelle est la question de règlement?

M. l'ORATEUR: Je ne vois pas qu'il y ait lieu de donner de décision en pareille matière. Le député de Toronto-nord (M. Foster) a soulevé la question de règlement, mais à mon avis, il n'y a pas lieu de l'appliquer. Quant au fait de se permettre des réflexions désagréables à l'endroit de ses collègues, je ne crois pas que le règlement se prononce à cet égard.

L'hon. M. FOSTER: Je prétends que le premier ministre s'est permis une insinuation à mon adresse.

Des VOIX: A l'ordre!

L'hon. M. FOSTER: Il a insinué que je me suis livré au tripotage des deniers confiés à ma garde.

Des VOIX: A l'ordre!

L'hon. M. FOSTER: Je demande rétractation.

M. CONMEE: Le premier ministre n'a pas fait pareille affirmation.

L'hon. M. FOSTER: Le premier ministre a formulé cette allégation.

Sir WILFRID LAURIER: Monsieur l'Orateur, maintenant que la question de règlement est décidée. . .

L'hon. M. FOSTER: Je demande que le premier ministre fasse rétraction. Tout

comme moi, il a le devoir d'obéir au règlement et d'observer le décorum.

Des VOIX: A l'ordre!

L'hon. M. FOSTER: Et ses partisans devront avaler le calice.

Des VOIX: A l'ordre! pas encore.

L'hon. M. FOSTER: Cette affaire a enfin abouti et il faut en finir.

Des VOIX: Allons donc!

L'hon. M. FOSTER: Il a fait une insinuation; c'est la première fois que le premier ministre. . .

Une VOIX: Il vous faut boire le calice. . .

L'hon. M. FOSTER: Que le premier ministre. . .

Des VOIX: Il vous faudra bien avaler la pilule.

L'hon. M. FOSTER: Faites rétraction.

M. GAUVREAU: Appelez le sergent d'armes.

L'hon. M. FOSTER: Prenez garde! le sergent d'armes pourrait vous prendre.

M. R. L. BORDEN: Il serait préférable de rétablir le calme ordinaire de nos délibérations. Je n'ai peut-être pas bien saisi le sens des paroles prononcées par le premier ministre; mais, à mon avis il a donné à entendre de la façon la plus claire possible que le député de Toronto-nord s'était livré à des tripotages dans la gestion des deniers dont il était dépositaire.

Une VOIX: Non, le premier ministre n'a jamais fait pareille affirmation.

M. l'ORATEUR: A l'ordre!

M. R. L. BORDEN: Je veux bien m'en tenir à la déclaration du premier ministre sur l'interprétation à donner à sa pensée, et d'ailleurs j'ai le devoir de le faire. Tout député est tenu d'accepter cette explication et je l'accepterais sans hésiter. A mon avis, les paroles que j'ai entendues comportent cette interprétation, ou bien elles sont dénuées de sens. Si le premier ministre est disposé à déclarer que tel n'est pas sa pensée, la Chambre, va sans dire, est tenue d'accepter sa parole; mais si ses paroles comportent l'interprétation en question, j'ose dire que dans l'intérêt même du décorum qui doit présider à nos débats pour l'avenir, il conviendrait que le premier ministre retirât cette expression.

Sir WILFRID LAURIER: Monsieur l'Orateur, je suis un des anciens parlementaires dans cette enceinte législative. J'ai siégé dans les rangs de l'opposition, j'ai siégé sur les banquettes ministérielles. J'ai occupé un fauteuil dans cette Chambre, soit à titre de ministériel soit à titre de membre de l'opposition. Mais je dois le déclarer, et j'en appelle ici au jugement des députés tant de la gauche que de la droite, je ne sache pas avoir jamais prononcé une seule parole blessante à l'adresse de qui que ce soit. Au cours de nos débats parlementaires je me suis efforcé de ne jamais me départir de la modération et des règles de l'étiquette parlementaire. J'ai tâché de me montrer juste et courtois pour les deux côtés de la Chambre; mais monsieur l'Orateur, après tout, je suis homme.

Des VOIX: Très bien!

Sir WILFRID LAURIER: Et quand un député vient déclarer en ma présence que si je n'ai pas pris certaine initiative, ni dirigé de poursuites contre certains individus, c'est que j'en ai redouté les conséquences et l'alternative, c'est que j'aurais bénéficié des profits . . .

Des VOIX: Non, il n'a pas affirmé cela.

M. CONMEE: Oui, il l'a affirmé.

Sir WILFRID LAURIER: Qu'a-t-il voulu dire, alors?

L'hon. M. FOSTER: Allons, nous voilà enfin revenus au bon sens.

L'hon. M. PATERSON: Oh, non.

L'hon. M. FOSTER: Je tiens à faire une déclaration ici, à titre de député, et j'invoque le témoignage de monsieur l'Orateur, parce que, sur-le-champ même, il m'a alors rappelé au règlement. Si je ne me trompe, voici en substance les paroles que j'ai prononcées, après avoir demandé pourquoi on n'avait pas pris telle initiative: " C'est que vous avez participé ", et à peine avais-je prononcé le mot " participé " que l'Orateur prit la parole et me rappela au règlement.

Des VOIX: Quelle différence y a-t-il?

M. CONMEE: Vous l'avez répété . . .

M. GEO. TAYLOR: Faites-donc taire vos chiens, là-bas.

M. CONMEE: Oh, vous, taisez-vous; on vous connaît, petit brandon de discorde. Nous y aurons l'œil.

M. l'ORATEUR: A l'ordre!

L'hon. M. FOSTER: Voilà un député qui, de son fauteuil, me lance l'insulte, *sotto voce*, de l'autre côté de la Chambre.

M. CONMEE: C'est vous qui avez commencé.

L'hon. M. FOSTER: Le sergent-d'armes devrait le prendre sous sa garde. L'Orateur prenait donc la parole pour me rappeler à l'ordre, lorsque je terminai ma phrase, précisément comme j'avais intention de le faire: " pour le parti, dans l'intérêt du parti ". J'appelle l'attention de l'Orateur sur ce point.

M. CONMEE: Quelle différence y a-t-il?

Sir WILFRID LAURIER: Voici à quoi se résument les explications de l'honorable député: somme toute, il affirme que j'ai bénéficié de quoi? Des profits, dans l'intérêt du parti. Ainsi, cela revient à dire qu'au lieu d'avoir empoché cet argent, je l'ai mis dans le gousset du parti. Je n'accepte pas pareille rétraction. J'ai déclaré n'avoir jamais tripoté de deniers dont j'aurais été dépositaire; je n'ai jamais touché de deniers quelconques, dans un but politique ou autre. Il n'y a pas de question de règlement, nous avons la décision de M. l'Orateur à cet égard. Cela étant posé, je n'ai qu'à ajouter que j'abandonne à l'honorable député le soin de régler la question; lui et moi, nous sommes de trop vieux parlementaires pour nous permettre un langage comme celui dont il s'est servi, cet après-midi. Je ne provoque jamais personne au combat, mais une fois provoqué, je ne recule pas devant la lutte.

L'hon. M. FOSTER: Voulez-vous me permettre de donner lecture . . .

Des VOIX: A l'ordre! asseyez-vous.

L'hon. M. FOSTER: . . .me permettre de donner lecture de la règle 19?

Une VOIX: Avalez le calice.

Sir WILFRID LAURIER: Est-ce une question de règlement?

L'hon. M. FOSTER: Une question de règlement.

M. GAUVREAU: Est-ce une nouvelle question de règlement?

L'hon. M. FOSTER: On semble se moquer quelque peu de l'existence de pareil règlement, mais si c'est là un des articles de notre règlement, au lieu de s'en moquer, il faut le respecter. Voici la règle 19:

Nul député ne doit parler d'une manière irrévérente de Sa Majesté ou d'aucun membre de la famille royale, ni du Gouverneur ou de la personne administrant le gouvernement du Canada; il ne doit faire usage d'aucune parole injurieuse pour l'une ou l'autre des deux Chambres, ni pour aucun de leurs membres.

Le premier ministre se tourne de mon côté, puis d'un ton et dans un langage qui a été parfaitement compris de tous les députés—et les députés de la droite, par les vifs applaudissements qui ont immédiatement suivi ces paroles, ont montré qu'ils en avaient parfaitement saisi le sens—et il dit: Je n'ai jamais tripoté de fonds dont j'étais dépositaire.

M. GAUVREAU: C'est vrai.

L'hon. M. PATERSON: C'est vrai.

M. l'ORATEUR: A l'ordre!

L'hon. M. FOSTER: S'il existait quelque doute. . .

M. HARTY: Avant la suspension de la séance, à six heures, vous avez appelé le premier ministre le mandataire du peuple.

L'hon. M. FOSTER: Si dans votre pensée ou dans l'esprit de tout autre député, il existait quelque doute sur la question de savoir si j'étais visé par ces paroles et si elles tendaient à m'accuser de tripotage de fonds confiés à ma garde, j'affirme que c'est là une chose injurieuse.

Une VOIX: C'est que le bonnet vous va bien.

L'hon. M. FOSTER: Le premier ministre pour obéir à la règle est tenu soit de retirer ces paroles, soit de déclarer qu'il ne me visait pas, en les prononçant.

Sir WILFRID LAURIER: Monsieur l'Orateur, l'honorable député vient de donner lecture de la règle que voici:

Nul député ne doit faire usage d'aucune parole injurieuse envers l'une ou l'autre des deux Chambres ni pour aucun de leurs membres.

Cependant, dans l'espace de cinq minutes, il a oublié ce qu'il m'a lancé à la figure: c'est que, si n'ai pas dirigé de poursuites contre MM. Drolet, Halliday et McAvity, j'aurais peut-être bénéficié des deniers qu'ils avaient reçus, dans l'intérêt du parti, et il prétend que ces paroles ne sont pas injurieuses. Voici l'observation qu'il m'a adressée personnellement.

M. SPROULE: Mais personne n'a soulevé d'objection contre ces paroles, au moment même où elles ont été prononcées.

Sir WILFRID LAURIER: Et maintenant que je déclare à l'honorable député que je n'entends pas me laisser insulter dans cette Chambre il se sert de paroles encore plus blessantes. Monsieur l'Orateur, je demande votre décision.

M. l'ORATEUR: A mon avis, les paroles, "je n'ai jamais tripoté de fonds confiés à ma garde", ne sont pas en elles-mêmes injurieuses. Elles peuvent le devenir par déduction, mais c'est une question qui est abandonnée à la décision de chaque député.

Des VOIX: Très bien.

M. l'ORATEUR: A l'ordre! Au point de vue du décorum de nos délibérations, il importe que ce point de règlement soit bien précisé. Je ne prononce de décision ni dans un sens ni dans l'autre. Je ne fais qu'appliquer le règlement. Nul député ne saurait se servir de paroles injurieuses à l'égard d'un collègue. Le texte du règlement est parfaitement clair à cet égard. Le premier ministre n'a pas accusé le député de Toronto d'avoir tripoté les fonds dont il était dépositaire. Le texte de ses paroles ne comporte pas pareille interprétation. Je ne sache pas qu'il appartienne au président de la Chambre de tirer des déductions quelconques de ces paroles. Force m'est

bien de m'en tenir au texte des paroles réellement prononcées. La même règle pourrait s'appliquer aux paroles prononcées par le député de Toronto-nord, avant la suspension de la séance. Quand il a prononcé ces paroles: " Le premier ministre a-t-il participé ? " j'ai pris la parole pour rappeler l'honorable député à l'ordre, mais lorsqu'il ajouta: " Dans l'intérêt du parti", ou quelque chose d'analogue, cela donna un tout autre aspect à ses paroles, en leur enlevant leur caractère de personnalité. Aussi, après avoir entendu les explications de part et d'autre, je suis d'avis que le débat doit se poursuivre.

L'hon. M. FOSTER: Monsieur l'Orateur. .

Des VOIX: A l'ordre! Asseyez-vous!

L'hon. M. FOSTER: D'après l'interprétation que je donne aux paroles du premier ministre, je suis d'avis qu'il est tenu de faire rétractation.

M. l'ORATEUR: A l'ordre! Le premier ministre a la parole.

Sir WILFRID LAURIER: Monsieur l'Orateur. . . .

Des VOIX: Rétractez-vous.

Sir WILFRID LAURIER: Voici ce que l'honorable député nous a dit, cet après-midi:

Est-ce parce que vous y participez?.....
Des VOIX : A l'ordre!
L'hon. M. FOSTER: Un moment, dans l'intérêt du parti et au bénéfice du parti? Si non, pourquoi mettez-vous si peu d'empressement à faire respecter les droits du peuple, vous qui êtes les gardiens des intérêts du peuple?

Voilà les paroles que l'honorable député prétend n'être pas injurieuses. Eh bien! monsieur l'Orateur, je laisse à la Chambre le soin de se prononcer sur cette question, et cette observation faite, je passe à ce qui fait l'objet du débat.

L'hon. M. FOSTER: Monsieur l'Orateur, je demande que le premier ministre retire ces paroles. Parce que j'aurais transgressé le règlement, avant la suspension de la séance, si toutefois je l'ai fait, on ne saurait arguer de ce fait que le premier ministre est autorisé à violer le règlement, à son tour. Par voie de déduction, M. l'Orateur a décidé que les paroles du premier ministre s'appliquaient à moi personnellement. A quel autre député pouvaient-elles s'appliquer?

Des VOIX: Très bien!

L'hon. M. FOSTER: Je le répète: à quel autre député les paroles prononcées pouvaient-elles s'appliquer? Je connais la valeur des mots de la langue anglaise, et j'observe la propriété des termes que j'emploie. Si le premier ministre, au cours de son argumentation, s'était adressé à quelque autre député, cela changerait l'aspect de la question. Le premier ministre m'a appliqué ces paroles; il avait l'intention de me les appliquer et je lui demande de les retirer.

M. l'ORATEUR: Je ne puis que répéter ce que je viens de dire; c'est que si ces paroles eûssent été appliquées au député de Toronto-nord, il y aurait eu là violation du règlement; mais je ne suis nullement convaincu que cette observation ait été formulée directement à l'adresse de l'honorable député. Il y a plus d'un député dans cette Chambre, et je ne puis me prononcer que sur les allégations comportant une imputation directe.

L'hon. M. FOSTER: Monsieur l'Orateur est-il, oui ou non, d'avis que le premier ministre ait voulu m'appliquer ces paroles ou les appliquer à quelque député? Son argument s'adressait à moi et à moi seul. C'est moi seul qu'il voulait atteindre et nul autre député. J'exige donc que le premier ministre s'élève à la hauteur de la circonstance et retire cette imputation.

M. R. L. BORDEN: A mon avis, monsieur l'Orateur, vous n'êtes pas tenu de répondre à la question qui vous est posée par le député de Toronto-nord, parce que le premier ministre lui-même a apporté sa réponse. Il vient de faire explicitement une déclaration que vous avez entendue, en affirmant qu'il s'était servi de ces paroles, à titre de représailles, en réponse à une allégation du député de Toronto-nord. Il a donc catégoriquement avoué devant vous et devant toute la députation qu'il entendait appliquer ces paroles au député de Toronto-nord.

Sir WILFRID LAURIER: Monsieur l'Orateur. . .

Des VOIX: Rétractez-vous.

M. l'ORATEUR: A l'ordre! Il est impossible au premier ministre de porter la parole au milieu de ces interruptions.

Sir WILFRID LAURIER: Monsieur l'Orateur, je n'ai jamais navigué sous de fausses couleurs. Je n'ai jamais fait d'insinuations, sans être en mesure d'apporter des preuves à l'appui. Si l'honorable député n'eût pas prononcé les paroles en question, je me serais abstenu de faire pareille observation; et je le déclare sans hésiter, en prononçant ces paroles, j'ai voulu les appliquer au député de Toronto-nord. Voilà ce que je déclare catégoriquement, et maintenant, monsieur l'Orateur, j'attends votre décision.

M. l'ORATEUR: Je m'en tiens à la décision que j'ai donnée. On ne doit point se servir de paroles injurieuses au cours du débat. Ces paroles en elles-mêmes ne me semblent pas injurieuses. Si leur auteur en eût fait l'application directe, elles auraient été injurieuses.

L'hon. M. FOSTER: Je désire, monsieur l'Orateur. . . . .

Quelques DEPUTES : A l'ordre ! Asseyez-vous. A l'ordre !

L'hon. M. FOSTER: Le très honorable premier ministre vient de déclarer qu'il appliquait ces paroles à moi-même.

Sir WILFRID LAURIER: Je suis le premier qui devrait être tenu de donner un exemple à la Chambre. Je ne cache pas le fait—j'ai trop de courage pour cela—que j'ai voulu adresser mes paroles à l'honorable député de Toronto-nord.

L'hon M. FOSTER: Je demande que vous rendiez votre décision, monsieur l'Orateur.

Sir WILFRID LAURIER: Vous avez dit, monsieur l'Orateur que ces mots appliqués à n'importe qui étaient contraires au règlement et je m'incline devant votre décision comme c'est mon devoir de le faire.

L'hon. M. FOSTER: Voulez-vous retirer ces paroles?

Sir WILFRID LAURIER: Je m'incline devant la décision de monsieur l'Orateur et je dis à l'honorable député de Toronto (M. Foster) que je maintiens mes paroles et que si j'ai quelques accusations à faire, je les fais ouvertement; mais comme je suis en dehors des règles de la Chambre, je ne continuerai pas plus loin et je retirerai tout ce que j'ai dit.

Quelques DEPUTES : Très bien, très bien!

Sir WILFRID LAURIER: Je suis tenu de m'incliner devant la décision du monsieur l'Orateur qui a déclaré que mes paroles n'étaient pas parlementaires et je les retire. Mais mon honorable ami de Toronto (M. Foster) doit recevoir une leçon. Il doit apprendre à ne pas traiter les autres comme il l'a fait. Il a sa propre réputation à maintenir.

L'hon. M. FOSTER: Et il est capable de le faire.

Sir WILFRID LAURIER: Nous avons ici des personnes qui n'ont pas peur de dire ce qu'elles pensent. Mon honorable ami doit savoir qu'il y a deux côtés dans cette Chambre et il ne peut pas faire que tout se passe suivant ses désirs et s'il n'y a personne qui soit plus porté que lui à faire des insinuations, personne ne sent davantage les coups de fouet qu'on lui applique.

Je dois dire à mon honorable ami de Sainte-Anne (M. Doherty) que si son discours lui fait grand hommage, pourtant j'ajouterai que sur un certain point il a manqué de justice envers le Gouvernement et envers moi-même personnellement. Il a dit qu'il avait raison de croire qu'il ne s'était produit aucun changement dans le département et que les mêmes individus, qui ont été trouvés coupables d'avoir donné des commissions font encore des affaires avec le Gouvernement. Il a basé cette insinuation sur une réponse qu j'ai donnée il y a quelque temps à la Chambre, à une question posée par l'honorable député d'Ontario-nord (M. Sharpe). Voici la question posée par l'honorable député:

1. Le département de la Marine et des Pêcheries a-t-il continué de commander des approvisionnements, ou de donner des contrats aux particuliers, fournisseurs, ou compagnies qui ont accordé des soumissions ou gratifications à des fonctionnaires du département, tel qu'il a été établi par la commission Cassels?

2. Dans l'affirmative, quels sont les noms de ces particuliers, fournisseurs et compagnies, ainsi que les sommes à eux payées depuis la réception dudit rapport par le Gouvernement?

3. Quelque autre département a-t-il commandé des approvisionnements ou donné des contrats à des particuliers, fournisseurs ou compagnies, depuis la réception dudit rapport par le Gouvernement?

4. Dans l'affirmative, quels sont les noms et les sommes payées?

A cette question, j'ai fait la réponse suivante:

1. et 3. Il est des cas où il est peut-être de l'intérêt du public que nous fassions des affaires avec certaines personnes en question. Tous les cas doivent êtde jugés au fur et à mesure qu'ils surgissent, selon leur mérite

2. Que l'on mentionne un nom particulier, et l'information sera donnée à la Chambre.

Alors l'honorable député a demandé si cette réponse n'équivalait pas à dire: si vous voulez nous montrer exactement que vous êtes renseignés sur tout, nous vous dirons tout. Mon honorable ami aurait mieux fait de laisser ce genre de déduction à l'honorable député de Toronto-nord (M. Foster) car de telles insinuations rentrent davantage dans sa spécialité. Mais pour montrer combien ses commentaires ont été injustes, permettez que je parle d'une autre question qui a été posée il y a quelques jours et à laquelle j'ai répondu. Mais auparavant, souffrez que je rappelle la réponse que j'ai donnée:

Il est des cas où il est peut-être de l'intérêt du public que nous fassions des affaires avec certaines personnes en question.

Cette réponse laissait entendre que, règle générale, nous ne faisions pas d'affaires avec ces personnes. Mon honorable ami déclara qu'en Angleterre, en présence de tels faits, aucun département de l'administration ne voudrait avoir affaire avec une personne qui aurait payé des commissions à un fonctionnaire du Gouvernement. Et il comparait cette conduite avec celle que l'on tient dans notre pays. Mais les paroles dont je m'étais servi montraient clairement que nous n'avions pas l'intention de faire des affaires avec ces personnes, excepté dans des cas

où nous devrions en faire dans l'intérêt public. Par exemple quelques-unes de ces personnes auraient pu être les propriétaires exclusives de certaines choses brevetées dont nous aurions pu avoir un besoin absolu. Qu'aurions-nous dû faire en de telles circonstances? La même question a été posée il y a quelques jours par l'honorable député d'Ontario-nord (M. Sharpe).

Les personnes suivantes ont-elles obtenu des contrats d'approvisionnements, etc., du département de la Marine et des Pêcheries, depuis la date du rapport du juge Cassels, savoir: James Murphy, Wm R. Blakiston, James Holliday, Allison Davie, J. B. Côté, Joseph Samson, Terreau et Racine, Jean Drolet, Elie Amyot, Charles A. Parent, A. N. Malouin et Howell et Cie? Dans l'affirmative, quel est le montant des transactions opérées?

Mon honorable collègue le ministre de la Marine et des Pêcheries a répondu:

Aucun marché n'a été passé entre le département et les personnes suivantes, depuis la date du rapport du juge Cassels:

James Murphy, W. R. Blackiston, James Holliday, Allison Davie, J. B. Côté, Jean Drolet, Elie Amyot, A. N. Melvin, Howell et Cie, Jos. Samson.

Le département de la Marine et des Pêcheries a donné des commandes aux personnes suivantes depuis la date du rapport du juge Cassels: Terreau et Racine $164.04. Cet achat consistait en barres de grille, dont le modèle est la propriété de cette maison.

C'est un des cas auxquels j'ai fait allusion. Nous étions obligés de faire des affaires avec la maison Terreau et Racine, parce qu'elle était propriétaire de ce brevet et que nous en avions besoin. C'est ce que nous avions en vue quand nous avons dit que dans certaines circonstances l'intérêt public nous forcerait de faire des transactions commerciales avec ces personnes.

Quant à la motion de mon honorable ami, j'ai dit que nous ne pouvions l'accepter et la raison en est que les premisses sur lesquelles elle s'appuie ne sont pas d'accord avec l'exactitude des faits. Permettez que j'attire votre attention sur le premier paragraphe:

La commisson de 1907, au cours de ses investigations au sujet des conditions du service civil, ayant incidemment fait une enquête sur l'administration de l'un des départements à Ottawa, a déclaré que ce département était défectueux dans son organisation, manquait de conscience, et que quelques-uns de ses fonctionnaires servaient deux maîtres, en dépit de ce que dit l'Ecriture; la commission critiquant en même temps d'autres départements.

Je demande à mon honorable ami comment il peut prétendre en présence des documents que nous avons devant nous, que l'enquête faite par la commission du service civil n'a été complète que dans un seul département? N'est-il pas vrai qu'elle a été complète non seulement dans le département de la Marine et des Pêcheries mais dans tous les départements?

Quelques DEPUTES: Oh, oh!

Sir WILFRID LAURIER: Je repète, contrairement à tout ce qui peut être dit, que les commissaires eux-mêmes ont déclaré dans leur rapport qu'ils ont fait une enquête complète dans tous les départements.

Quelques DEPUTES: Oh! Oh!

Sir WILFRID LAURIER: Il y a quelques députés qui doutent évidemment de ma parole. Permettez que je lise ce que les commissaires eux-mêmes ont dit à la page 46 de leur rapport:

Vos commissaires se sont efforcés, dans toute la mesure de leur pouvoir, d'examiner à fond les conditions prévalant dans le service civil.

Peut-on trouver rien de plus clair?

Il est possible qu'ils aient outrepassé ce qu'on pourrait considérer comme la limite de leur mandat; mais ils sont d'avis que, pour en arriver à une connaissance complète permettant d'établir un rapport, il est nécessaire que l'enquête soit aussi étendue que possible. Cela étant, ils ont interprété leur mandat au sujet de l'efficacité et de la suffisance des divers personnels administratifs comme comprenant aussi le contrôle des crédits votés par le parlement.

En réalité, il eût été difficile pour vos commissaires d'en agir autrement, considérant à quel point leur attention avait été attirée sur ces sujets par les déclarations faites au parlement et dans les journaux.

En présence de ce rapport, comment peut-on dire que l'enquête des commissaires n'a pas été aussi complète que possible. Ils ont compris que pour rendre justice, ils devaient outrepasser la limite de leur mandat et ils l'ont fait. Dans de telles circonstances, comment mon honorable ami peut-il dire que les recherches n'ont pas été aussi complètes qu'elles auraient dû l'être? Il dit ensuite:

Que le champ d'action de la commission Cassels était limité à une enquête au sujet de l'incompétence officielle et à la malhonnêteté virtuelle dans le département de la Marine et des Pêcheries; que le rapport de la commission, avec la preuve annexée, justifie amplement l'accusation de négligence officielle, de gaspillage et de transactions frauduleuses dans ce département, et porte à croire que des méthodes analogues existent dans les autres départements qui dépensent des sommes considérables de deniers publics.

Mon honorable ami de Lunenburg (M. A. K. Maclean), parlant de la motion, a déclaré qu'elle était très illogique et j'en appelle à mon honorable ami de Sainte-Anne lui-même pour qu'il convienne que les expressions dont il s'est servi et les déductions qu'il en a tirées, sont absolument illogiques? Quelles sont ses prémisses et quelle est sa conclusion? Ses prémisses c'est qu'il existait de la malhonnêteté dans le départe-

ment de la Marine, que les fonctionnaires avaient été convaincus de malhonnêteté et d'avoir été corrompus, et sa conclusion est: par conséquent il doit y avoir de la malhonnêteté dans les autres départements. C'est le genre de logique qui plaît à l'honorable député de Toronto-nord (M. Foster), mais je me serais attendu à mieux de la part de mon honorable ami de Sainte-Anne (M. Doherty). Il ne s'ensuit pas parce qu'un homme est malhonnête qu'un autre soit malhonnête aussi. L'honorable député de Sainte-Anne a cité l'Ecriture relativement à un homme qui sert deux maîtres.. . .

M. DOHERTY : J'ai seulement cité les commissaires dans leur emprunt à l'Ecriture.

Sir WILFRID LAURIER: Les commissaires ont cité l'Ecriture et mon honorable ami a cité les commissaires et je cite mon honorable ami. Mais en ce moment, je voudrais citer directement l'Ecriture. L'honorable député se souviendra certainement d'un verset de l'Ecriture qui dit: "Pour l'homme pur, tout est pur." Et je suppose que c'est une supposition juste que de dire que pour l'impur tout est impur. Dans l'esprit de mon honorable ami de Toronto-nord et de beaucoup d'autres, tout est impur. C'est facile à un homme de trouver les autres malhonnêtes, si lui-même n'est pas bien sûr de sa propre conscience; mais je n'aurais pas attendu cela de la part de mon honorable ami de Saint-Anne. La résolution continue en ces termes:

Que, dans le but de faire disparaître le nuage de la suspicion qui pèse sur l'administration des divers départements....

Le nuage de la suspicion! Où apercevons-nous ce nuage de la suspicion? Je le vois de l'autre côté de la Chambre, mais non de ce côté-ci. Certainement c'est un très bon exemple que pour les impurs tout est impur. Eh bien! je n'ai que ceci à dire: Nous sommes responsables au Parlement, nous sommes responsables au peuple du Canada. Nous ne pouvons pas admettre ce qui est contenu dans cette résolution. Si quelqu'un ajoute foi à ce qui est dit dans cette motion, à savoir qu'il y a dans le service public "de la négligence officielle, du gaspillage et des transactions frauduleuses", ce n'est pas une commission d'enquête que l'on devrait demander, mais un vote régulier de censure. C'est notre devoir d'administrer les affaires du Canada; c'est notre devoir de diriger les départements de l'administration. Notre intention est de remplir ces devoirs convenablement. Si nous remplissons ces devoirs convenablement, c'est très bien, si nous ne remplissons pas notre devoir d'une façon convenable, nous sommes sujets à la censure. Si, comme on l'a prétendu, les départements se composent de gens incapables, dissipateurs et corrompus, c'est notre devoir de remédier à ces maux et si nous ne remplissons pas notre tâche, nous sommes sujets à la critique de la Chambre.

Je nie au Parlement du Canada le droit de fouiller dans les affaires de l'administration; c'est une chose qui fait partie du devoir de ceux qui sont chargés de l'administration et ils sont responsables au peuple de la façon dont ils remplissent leurs devoirs. Il semble qu'il devrait être absolument inutile, dans une question de cette nature, de citer des autorités, mais je veux sur ce point spécial, m'appuyer sur celle du parlement anglais. Le 22 juillet 1862, sir George Bowyer présentait cette motion:

Qu'un comité spécial soit nommé pour s'enquérir des griefs que l'on prétend exister et dont se plaignent les personnes employées au département des Postes.

C'était une motion pour faire une enquête dans l'administration d'un certain département du gouvernement. M. Gladstone, qui était alors premier ministre, a parlé en ces termes sur la question:

Il dit que son honorable ami a fait preuve d'une sage discrétion en ne proposant pas de faire adopter sa motion immédiatement, car il était clair que la nomination d'un comité d'enquête, à la période actuelle de la session, était parfaitement inutile. Il aurait néanmoins pensé que c'était son devoir, à une période quelconque de la session, de s'opposer à cette motion qu'il regardait comme étant du caractère le plus dangereux, non seulement pour la bonne administration du département des Postes, mais pour celle des services publics en entier.

Après avoir passé en revue la question, et discuté les griefs dont on se plaignait, il continua en ces termes:

Il espérait que si son honorable ami revenait sur cette question, il ferait en sorte de donner à la Chambre des renseignements exacts. La question avait été réglée par une autorité compétente—c'est-à-dire par le gouvernement exécutif. L'exécutif était prêt à défendre ce qu'il avait fait devant la Chambre des communes.

Et il en est de même pour nous. M. Gladstone termina en ces termes:

Si la Chambre pense que l'exécutif mérite un blâme, qu'elle emploie les moyens légaux et qu'elle prononce la censure contre le Gouvernement; mais il avait la certitude qu'on ne pourrait pas adopter une politique plus dangereuse que celle de confier à la Chambre le soin de la direction des services publics.

C'est là l'autorité sur laquelle nous nous appuyons en cette occasion. Nous sommes responsables, comme je l'ai dit, au peuple du Canada. Nous sommes avant tout, responsables à la Chambre. S'il y a quelque raison de croire, comme on le prétend dans cette motion, qu'il y a eu du gaspillage dans les départements et si nous sommes incapables de régler cette question et de réparer tous les maux, nous sommes sujets à la censure. Mais nous n'admettons pas

qu'il y ait du gaspillage ni de l'incapacité. Nous croyons au contraire, qu'il y a dans ces départements une efficacité raisonnable; nous sommes prêts à continuer à diriger l'administration des affaires du pays. Si nous nous trompons, nous sommes sujets à être censurés; nous sommes sujets à être chassés du pouvoir; mais tant que nous conserverons la confiance du peuple, nous sommes prêts à nous acquitter de tous les devoirs qui ont trait à l'administration des affaires publiques.

Nous avons déjà prouvé que nous pourrions agir ainsi. L'honorable député de Toronto-nord dit que nous avons été obligés de faire une enquête. Je ne discuterai pas sur ce point; je dirai simplement que nous avons réglé cette question ; nous avons nommé une commission, chargée de faire une enquête et de déposer un rapport. Non contents du premier rapport, nous eûmes une seconde enquête dans le département de la Marine. Pourquoi avons-nous nommé une deuxième commission pour faire une enquête spéciale dans le département de la Marine? Parce que la première commission dans son rapport a déclaré qu'il existait un manque de conscience dans le département de la Marine.

Si la commission avait accusé les autres départements de "manque de conscience", nous aurions nommé une commission spéciale pour faire aussi des enquêtes dans ces départements. Mais les commissaires n'ont pas dit qu'il y avait "manque de conscience" dans les autres départements; ils ont dit qu'il y avait inefficacité, manque d'organisation, toutes questions de cette nature qui pouvait être corrigée par chaque ministre dans son propre département, et auxquelles, en réalité, chacun des ministres a porté remède. J'ai simplement à dire, en empruntant les paroles de l'honorable député de Lunenberg (M. Maclean), que c'est notre rôle de voir à ce que chaque fonctionnaire du service public remplisse sa tâche parfaitement et avec fidélité, et nous sommes résolus à faire à ce sujet notre devoir le plus complètement possible. Je demande en conséquence à la Chambre de repousser cette résolution.

M. R. L. BORDEN (Halifax): Je m'unis au très honorable premier ministre (sir Wilfrid Laurier) pour offrir des félicitations à l'honorable député de la division de Sainte-Anne de Montréal (M. Doherty), qui a présenté cette motion et l'a appuyée d'un discours éloquent, puissant et loyal, discours qui, selon moi, aurait dû faire adopter cette motion non seulement par tous les députés qui siègent de ce côté (la gauche) de la Chambre, mais aussi par les membres qui sont partisans du Gouvernement. Je ne m'appesantirai pas sur le langage quelque peu excité du premier ministre au commencement de son discours, ni sur le très pénible incident qu'il a fait naître en Chambre. Il nous a dit à la fin qu'il donnerait un bon exemple. Je pense qu'il est regrettable qu'un personnage dans sa situation, qui est responsable de la dignité de cette Chambre, n'ait pas commencé d'abord par donner un bon exemple.

La plus grande partie du temps qu'a pris le premier ministre a été employée pour régler cet incident, et par conséquent, il a présenté en réalité très peu d'arguments, si vous pouvez leur faire l'honneur de les appeler des arguments, pour convaincre les honorables membres de cette Chambre que cette motion devrait être repoussée. Il a fait des déclarations de faits, et un de ses arguments dont je vais parler immédiatement, parce qu'il est présent à mon esprit, c'est qu'on ne doit pas faire d'enquête nouvelle parce que l'enquête faite par la commission du service civil en 1907 a été définitive, et qu'il a été déclaré par les membres de cette commission que c'était une enquête complète. Je demande maintenant à mon très honorable ami s'il persiste dans la déclaration qu'il a faite, il y a un instant, parce que, s'il y persiste, je m'efforcerai de prouve par les paroles mêmes des membres de la commission, par les mots mêmes de leurs propres rapports que la déclaration faite par le très honorable premier ministre à ce sujet est absolument sans fondement. Pourtant, ça été une des bases les plus solides de son argumentation.

Je diffère complètement d'opinion sur ce point avec le très honorable premier ministre. A-t-il jamais lu le rapport de ces commissaires, ou s'il l'a lu, sa mémoire est-elle si courte qu'il ne se souvienne plus des extraits qui ont été portés à son attention, pas plus tard que l'an dernier? Permettez que je rafaîchise sa mémoire, au sujet de ce qui a été dit par ces commissaires nommés par lui, au sujet de l'enquête complète qu'ils ont faite. A la page 20 du même rapport dont le très honorable premier ministre a fait une citation ce soir, je lis ce qui suit:

> En abordant ce sujet, vos commissaires doivent faire remarquer qu'il leur a été absolument impossible, par suite de la multiplicité des services à Ottawa et du peu de temps dont ils disposaient ,de faire une enquête complète au sujet de l'efficacité des fonctionnaires attachés aux divers ministères. Il y a probablement à Ottawa, y compris ceux employés à des tâches temporaires, quelque trois mille employés publics. Le ministère de l'Intérieur, seul, a cinq cents employés.

Et voilà le rapport des commissaires qui, d'après le très honorable premier ministre, ont fait une enquête si complète qu'il demande maintenant à ses partisans de repousser la motion présentée par mon honorable ami de Sainte-Anne (M. Doherty). Je n'ai aucun doute que cette motion sera repoussée. On peut s'attendre à ce que quiconque en cette Chambre a pu faire accorder sa conscience avec le vote inique qui a été donné pour le canal de Newmarket, votera contre une enquête plus complète. Per-

mettez, monsieur l'Orateur, de lire un peu plus loin:

Il faudrait plusieurs mois pour seulement se rendre compte du travail du ministère de l'Intérieur, et là où les diverses branches comptent un grand nombre d'employés il serait difficile de définir avec certitude l'étendue, le caractère ou le genre d'ouvrage accompli par chacun d'eux.

Pourtant, mon très honorable ami en appelle en toute confiance, une confiance bien justifiée, à ses partisans pour leur demander de repousser cette enquête proposée, parce qu'il y a eu déjà assez d'enquêtes complètes et définitives dans tous les départements. Poursuivons encore plus loin notre examen. A la page 26, du même rapport, parlant du service extérieur, les commissaires disent ceci:

Conformément à ces instructions, et ainsi qu'il a déjà été dit, vos commissaires ont visité trois endroits, et ils ne peuvent que regretter que le peu de temps dont ils disposaient les ait empêchés de poursuivre leurs recherches ailleurs. Les renseignements obtenus sont des plus intéressants et instructifs, et même le président, qui a déjà passé près de quarante ans dans le service public à Ottawa, n'avait aucune idée, avant d'être allé dans ces endroits, de ce qu'il fallait entendre par service extérieur.

Un peu plus loin, au sujet du département des Chemins de fer et des Canaux, les commissaires disent:

Vos commissaires n'ont pas visité ce ministère, croyant que d'autres ministères nécessitaient une inspection plus immédiate.

Peut-être ont-ils fait cette inspection, peut-être ne l'ont-ils pas faite, je n'en suis pas certain. Mais, à tout événement, cette citation permettra à la Chambre de s'éclairer sur l'exactitude de l'information donnée par le très honorable premier ministre, quant au caractère de l'enquête faite par la commission de 1907. Ce n'est pas tout, parlant du département de l'Intérieur, ils disent:

Il y a, à Ottawa, 500 personnes employées dans ce ministère, et il faudrait plusieurs mois pour une inspection complète et pour voir à ce que les différents fonctionnaires soient employés comme ils doivent l'être.

Les commissaires regrettent beaucoup que le peu de temps dont ils pouvaient disposer les ait empêchés d'aller dans le Nord-Ouest, car ils étaient très désireux de voir comment s'effectuaient les ventes de terres, et surtout comment se distribuaient les concessions forestières.

Et c'est parce que cette enquête a été absolument suffisante et complète que le très honorable premier ministre en appelle à ses partisans pour repousser cette motion. Or, voyons un peu plus loin.

Faire ce travail avec quelque prétention à la perfection....

J'appelle l'attention spécialement sur les termes employés:

Faire ce travail avec quelque prétention à la perfection nécessiterait beaucoup plus de temps que le Gouvernement ne l'aimerait.

Le très honorable premier ministre, je le présume, est maintenant convaincu que l'enquête a été extrêmement complète et suffisante, et que l'argument qu'il a présenté à la Chambre à ce sujet, est absolument confirmé par le rapport de la commission elle-même. Pourrais-je demander maintenant quelle est l'opinion de mon très honorable ami, sur ce point, précisément à ce moment-ci? Eh bien, mon très honorable ami refuse de satisfaire ce qu'il doit appeler, je n'en doute pas, une trop grande curiosité de ma part.

Un DEPUTE: Pour l'homme pur, toutes les choses sont pures.

M. R. L. BORDEN: Je suis obligé de dire en présence de cette interruption, que je crois que l'argument présenté par l'honorable député est beaucoup plus fort que celui du premier ministre auquel je m'attaque maintenant moi-même. Continuons encore un peu plus loin notre examen:

Ils n'ont pu même qu'effleurer pour ainsi dire le ministère de la Marine et des Pêcheries. S'ils avaient eu plus de temps, il aurait été très désirable qu'ils eussent pu inspecter l'administration des agences—Québec, Sorel, Halifax, Saint-Jean, Prescott—surtout Québec et Halifax.

Et il y a vingt minutes, le très honorable premier ministre a demandé à la Chambre de repousser et il a fait appel à ses partisans pour les engager à repousser cette motion sous le prétexte qu'il y avait eu une enquête suffisante et complète dans tous les départements, non seulement dans celui de la Marine et des Pêcheries mais dans tous les départements y compris même ceux que les commissaires n'avaient pas visités. J'imagine que mon très honorable ami doit avoir satisfait complètement ses partisans sur ce point en présence des citations que j'ai faites du rapport de ces mêmes commissaires. Ce paragraphe particulier, continue ainsi. Je tiens à le lire en entier pour que mon très honorable ami ne puisse pas l'oublier, car lorsqu'on a affaire à une mémoire si traîtresse que celle dont il nous a donné un exemple ce soir, il est bon que les faits soient établis clairement. Mon très honorable ami voudra bien apporter toute son attention particulière à la lecture de ce paragraphe. Je vais le lire à nouveau:

Ils n'ont pu même qu'effleurer pour ainsi dire le ministère de la Marine et des Pêcheries. S'ils avaient eu plus de temps, il aurait été très désirable qu'ils eussent pu inspecter l'administration des agences—Québec, Sorel, Halifax, Saint-Jean, Prescott—surtout Québec et Halifax.

A la page 42, les commissaires disent aussi que

....il n'existe aucun moyen pouvant leur permettre de savoir si les montants payables pour les appareils de tir ou les fusils Ross sont justes et convenables; mais, d'après les dépositions.

Je crois que cette affirmation a été contredite dans la suite.

Sir FREDERICK BORDEN: Oui, absolument.

M. R. L. BORDEN: Non pas la partie que j'ai lue, mais celle dont je vais donner lecture.

Sir FREDERICK BORDEN: La partie que vous avez lue également.

M. R. L. BORDEN: Ces pauvres commissaires me paraissent bien malheureux. Ils ont été nommés par le Gouvernement, ils rédigent un rapport auquel mon honorable ami (M. A. K. Maclean) a objecté cet après-midi, et il se trouve que dans ce cas particulier, ils ont aussi commis une erreur. Or, j'ignore si la fin du paragraphe a été corrigée. Je dois dire au ministre de la Milice que j'ignorais que la première partie du paragraphe avait subi quelques corrections.

Sir FREDERICK BORDEN: J'ai pris assez de peine, l'an dernier, pour le faire et je pense qu'il est tel que je l'ai déclaré l'an passé.

M. R. L. BORDEN: Quoi donc?

Sir FREDERICK BORDEN: Qu'ils ont fait une erreur.

M. R. L. BORDEN: Non, ce n'est pas là de quoi il s'agit. Peut-être que l'honorable ministre voudra bien l'examiner encore.

... il n'existe aucun moyen pouvant leur permettre de savoir si les montants payables pour les appareils de tir ou les fusils Ross sont justes et convenables; mais, d'après les dépositions.

Sir FREDERICK BORDEN: Oh! c'est parfait, je ne veux pas fournir de l'esprit.

R. L. BORDEN : Je n'ai aucun doute que l'on fera savoir aux commissaires que mon honorable ami ne veut pas entreprendre de leur fournir de l'esprit et s'ils sont bien les commissaires dont on a parlé, il pourrait être nécessaire de leur fournir de l'esprit venant d'une autre source.

Sir FREDERICK BORDEN : Merci. Je n'ai aucun doute que mon honorable ami pourra leur en donner.

R. L. BORDEN : Je ne tiendrais pas à établir de comparaison à ce sujet.

Sir FREDERICK BORDEN : Je suis parfaitement d'accord sur ce point avec mon honorable ami.

R. L. BORDEN : Du moment que nous sommes tous deux d'accord sur un point au moins, peut-être ferions-nous mieux de continuer à discuter quelque autre partie des observations de mon très honorable ami.

Sir FREDERICK BORDEN : C'est parfait. Il semble que nous sommes tous deux d'accord sur le point que les commissaires manquent d'esprit.

R. L. BORDEN : Je ne suis pas ici ce soir, monsieur l'Orateur, pour discuter ce point avec mon honorable ami, à savoir que lui-même et ses collègues ont cru bon de nommer une commission qui manquait de cervelle.

Sir FREDERICK BORDEN : Je . . .

Quelques DEPUTES : A l'ordre !

Sir FREDERICK BORDEN : Je tiens à admettre immédiatement ma responsabilité et à en exprimer les regrets.

M. R. L. BORDEN: Je pense que non seulement l'honorable ministre, mais aussi ses collègues devraient trouver l'occasion d'exprimer leur regret de la nomination de la commission. Comme nous sommes une fois de plus d'accord, nous allons reprendre l'examen de la réponse donnée par le très honorable premier ministre aux observations qui ont été faites. Examinons un instant ce que le premier ministre a eu à dire au sujet de quelques observations présentées par mon honorable ami de Toronto-nord. Il a dit qu'il existait une règle absolue dans le gouvernement parlementaire anglais, qu'aucune enquête ne devait être entreprise, en vue de faire des recherches dans l'administration des affaires, par le parlement ou par une commission nommée par l'exécutif. Eh! quoi, monsieur l'Orateur, toute l'histoire du gouvernement parlementaire anglais est pleine d'exemples d'une doctrine absolument contraire. Il peut y avoir quelque exactitude dans ce qu'a dit le très honorable premier ministre, relativement à une enquête fait dans l'administration intérieure d'un département, question dont le pouvoir exécutif seul est responsable au parlement. Ce n'est pas au parlement à prendre en main l'administration du gouvernement. Cela, et cela seul est conforme à l'autorité que l'honorable premier ministre a citée ici ce soir.

Mais en réalité, cette même règle qu'il a citée a été mise de côté, quand il a nommé la commission du service civil en 1907. Par conséquent, il ne peut certainement pas citer maintenant comme contraire à l'argument présenté par mon honorable ami de Sainte-Anne (M. Doherty), une règle qu'il a violée il y a deux ans seulement. Ne se souvient-il pas de l'enquête qui a été faite dans l'administration après la guerre de Crimée? Ne se souvient-il pas de l'enquête qui a eu lieu dans l'administration après la guerre sud-africaine? Je cite ces deux exemples seulement, parce

qu'ils se présentent à mon esprit en ce moment, mais le moindre examen de l'autorité qu'il a donnée sur ce point, convaincrait tout député de cette Chambre que ce que j'ai déclaré être la doctrine en pratique dans le parlement britannique, est absolument basée sur des faits et des précédents.

Mais, monsieur l'Orateur, le très honorable premier ministre est allé plus loin. Non, il n'est pas allé plus loin. Il a simplement fait un commentaire de l'argument présenté par mon honorable ami de Toronto-nord (M. Foster), relativement à cette question: Pourquoi les individus qui ont en leur possession des sommes d'argent appartenant au Gouvernement ne sont-ils pas poursuivis devant les tribunaux? Pourquoi le très honorable premier ministre, s'il n'était pas satisfait du ton de mon honorable ami de Toronto-nord, après avoir critiqué son language comme il avait parfaitement le droit de le faire, n'a-t-il pas éprouvé le besoin de nous donner le motif véritable qui a fait que ces individus n'avaient pas été poursuivis. Pense-t-il que ce soit une doctrine salutaire d'apprendre que le piston politique et l'influence politique puissent être l'objet d'une vente ou d'un trafic et n'a-t-on pas fait connaître dans le public et la presse du pays quelque chose qui semblerait indiquer que les affaires se traitent de cette façon? Quelqu'un nous a dit, et ce n'est pas un autre qu'un collègue de l'honorable ministre, qu'il n'y avait absolument aucun remède à appliquer et que l'argent ne pourrait jamais être restitué au Trésor public. Va-t-on laisser établir que l'influence politique sera cotée à la bourse et aura une valeur particulière sur le marché—parce qu'il pourrait aussi bien en être ainsi, s'il faut tolérer certaines choses qui sont parvenues à la connaissance du public dans les dernières années et ont continué d'exister sans être corrigées et sans qu'aucun effort soit fait par le Gouvernement pour améliorer la situation. Aucune fausse indignation, aucune réelle indignation, aucune parole héroïque ne donneront satisfaction au public sur ces questions.

Le premier ministre a dit que cette motion manquait de logique. Eh! bien, qu'il la rende logique, mais qu'il nous accorde une enquête, qu'il fasse disparaître le manque de logique, qu'il y introduise de la logique, mais qu'il nous donne l'enquête que l'opinion publique demande et sans laquelle le peuple du Canada ne serait pas satisfait que le premier ministre soit disposé à administrer les affaires commes elles doivent l'être. On nous dit aussi que si ces influences existent dans un département cela n'indique pas que des influences similaires peuvent avoir des résultats semblables dans les autres départements de l'administration.

M. R. L. BORDEN.

Mais, du moins, n'existe-t-il pas quelque preuve ? Que veut aujourd'hui, le très honorable premier ministre? Que veulent-ils lui et ses collègues aujourd'hui? A l'argument absolument puissant présenté par mon honorable ami, de Sainte-Anne (M Doherty), aucune réponse satisfaisante venant du côté du Gouvernement. La question soulevée par l'honorable député de Sainte-Anne est comme celle du canal de Newmarket, elle est absolument sans défense de la part du Gouvernement. Quelle position prend le Gouvernement relativement au ministre de la Marine et des Pêcheries? J'ai cru comprendre qu'il avait déclaré—et je ne discute pas cette déclaration—que l'honorable ministre n'avait eu absolument aucune connaissance de l'incompétence, du gaspillage et des transactions frauduleuses dans le département à la tête duquel il était. Prenons ces prémisses telles qu'elles se présentent. Où nous conduisent-elles? Le premier ministre y a-t-il jamais pensé? A-t-il l'intention de nous faire croire que le ministre de la Marine et des Pêcheries était moins capable que ses autres collègues? S'il ne veut pas faire entendre cela, il peut donc exister dans chacun des départements qui sont chargés de la dépense de sommes considérables de fonds publics, le même gaspillage, la même incompétence et absolument la même variété de transactions frauduleuses, que celles qui ont été constatées dans l'enquête comme existant dans le département de la Marine et des Pêcheries. C'est là une réponse à la prétention, car c'était une prétention faite en moins de mots, qu'il ne pouvait pas y avoir de malversation, de corruption et d'incompétence sans que le ministre en ait eu connaissance. Or, le ministre de la Marine et des Pêcheries n'en savait rien, nous avons commencé avec cette prémisse.

Alors, la même chose peut se passer dans chaque département du Gouvernement si le ministre de la Marine et des Pêcheries est considéré comme excusable à ce sujet ainsi que cela a été dit dans les rapports de ces deux commissaires. Dans quelle position se trouve le très honorable premier ministre? Il reste avec une enquête commencée en 1907, et qui n'a pas été terminée. J'ai donné lecture les uns après les autres, d'extraits du rapports qui montrent que l'enquête n'a jamais été terminée. Pourquoi a-t-elle été commencée? Nour devons admettre, je le présume, qu'il y a eu quelque motif pour l'entreprendre; si elle a été commencée régulièrement et si elle a été ordonnée pour de bons et suffisants motifs, il existe aujourd'hui des motifs aussi bons et aussi suffisants, peut-être meilleurs et plus puissants, pour terminer cette enquête, qu'il n'en existait quand elle a été entreprise. Il me semble donc, que le très honorable premier ministre n'a pas bien dé-

fendu sa cause en répondant à mon honorable ami de Sainte-Anne (M. Doherty).

Mais parlons du département des Chemins de fer et des Canaux qui envoie travailler au mois d'octobre dernier 1,100 employés temporaires sur l'Intercolonial. Qu'est-ce que cela signifie? Parlons du département de la Marine et des Pêcheries qui ordonne à 100 ouvriers de travailler à l'arsenal d'Halifax pour leur permettre de voter contre moi et mes collègues à l'élection du 26 octobre dernier?

Existe-t-il quelque lien entre ces deux circonstances? Si cela se passe ainsi dans le département de la Marine, s'il est admis par les fonctionnaires de ce Gouvernement que ces ouvriers ont été mis à l'œuvre uniquement pour les élections avons-nous le droit ou ne l'avons-nous pas de croire et de comprendre que la majorité de ces 1,100 ouvriers employés sur l'Intercolonial comme temporaires pendant le mois d'octobre 1908, avaient été placés là exactement pour le même motif. Dans ces circonstances, il ne me paraît vraiment pas que le premier ministre ait présenté une défense quelconque contre la motion de l'honorable député de Sainte-Anne (M. Doherty). Il nous dit en effet, par son silence, que les individus qui ont corrompu ne seront pas poursuivis criminellement du moins, et que ceux qui se sont laissé corrompre, seront renvoyés du service public du pays, ce qui en réalité, est admis par chacun de nous. Si le corrupteur et le corrompu sont justiciables de la loi criminelle du pays parce qu'ils ont commis une action qui, d'après les rapports de la commission était aussi coupable pour l'un que pour l'autre, pourquoi l'un est-il puni et l'autre laissé libre? Le premier ministre a-t-il répondu à cette question? Il n'a pas daigné prononcer une syllabe à ce sujet dans son discours de l'après-midi.

En terminant, je désire simplement dire que la motion de mon honorable ami de Sainte-Anne (M. Doherty) est le résultat logique et nécessaire des deux enquêtes qui ont eu lieu, l'enquête incomplète de 1907 et l'enquête de 1908, qui a eu trait aux affaires d'un seul département, et qui n'a pris en considération qu'un seul paragraphe du rapport des commissaires. Et maintenant, nous nous demandons pourquoi le Gouvernement n'accepterait pas notre motion pour compléter ce qui a déjà été fait par une enquête que le Gouvernement a cru bon de commencer dans le premier cas. Jusqu'à présent, je répète qu'à mon humble avis on n'a absolument rien dit pour justifier le Gouvernement de refuser une enquête supplémentaire. Mon très honorable ami pense-t-il qu'il ne se répande au loin et dans l'opinion publique aucun soupçon au sujet de l'administration des autres départements? Est-il si prévenu qu'il croie que le public pensera que les personnes qui opèrent dans les autres départements de l'administration qui fournissent les autres départements, se sont permis certaines pratiques abominables dans un département, et ont absolument fait disparaître ces pratiques dans les autres départements? L'opinion publique sera-t-elle satisfaite par une déclaration de mon très honorable ami, éminent comme il l'est et avec l'expérience qu'il possède en politique, qu'il en est ainsi? Je dis non, mille fois non. En ce qui concerne l'avantage que pourrait retirer mon parti, je dis que je préférerais que cette motion soit repoussée par le très honorable ami et ses collègues. Mais pour l'honneur futur de la vie publique de ce pays, pour faire disparaître tous les soupçons qui sont déjà si nombreux, pour purifier les département, s'ils en ont besoin, j'espère encore que mon très honorable ami changera d'idée à ce sujet et modifiera cette résolution si cela est nécessaire, et qu'il accordera au peuple de ce pays cette enquête dans les affaires des divers départements de l'administration, enquête qui devrait être accordée en présence des choses qui ont été découvertes pendant ces dernières années.

M. EMMANUEL B. DEVLIN (Wright): Je désire, monsieur l'Orateur, offrir à l'honorable député de Sainte-Anne (M. Doherty) mes félicitations pour la manière absolument modérée avec laquelle il a présenté sa cause à la Chambre. J'ai le regret de ne pouvoir pas être d'accord avec les conclusions auxquelles il en est arrivé et de ne pouvoir pas lui accorder mon appui pour l'amendement qu'il a proposé. Cet amendement est à l'effet que la commission de 1907 au cours de son enquête au sujet des conditions du service civil a fait une enquête sur l'administration d'un des députés seulement parmi tous les autres départements à Ottawa, et a critiqué d'autres départements et il se termine en demandant qu'une commission compétente composée de gens d'affaires fasse une enquête dans l'administration de tous les départements chargés de la dépense de sommes considérables des fonds publics. Si l'amendement avait établi qu'il existait des accusations précises sur un département particulier de l'administration, et qu'en conséquence une enquête devait être ordonnée, j'aurais été très heureux de parler en faveur de l'amendement. Si l'amendement avait dit que l'enquête devait être faite par une commission judiciaire, je lui aurais donné mon appui. Je crois que l'honorable député de Sainte-Anne sera d'accord avec moi sur ce point que pour affaires qui nécessitent l'examen de témoins—dans les questions de cette nature, les témoins doivent être interrogés et contre-interrogés par des avocats et il peut se produire constamment des difficultés d'ordre légal—la seule méthode possible de tenir une enquête honnête et impartiale, c'est de la faire diriger par un juge. Il sera d'accord aussi avec

moi, je pense, que la nature humaine est après tout la nature humaine et qu'il serait difficile de composer une commission de trois membres qui ne seraient pas en quelque sorte influencés par des sentiments de parti, par des préventions de parti et peut-être par des passions de parti; attendu que l'expérience qu'il a acquise dans la magistrature lui a appris qu'au moment où un homme est appelé à la position élevée, honorable et digne de juge de ce pays, il doit laisser à la porte ses relations politiques et doit entrer dans la magistrature après avoir juré de faire son devoir au nom de Dieu et pour son pays.

Nous avons entendu cet après-midi, monsieur l'Orateur, un très éloquent discours prononcé par notre très sensible ami l'honorable député de Toronto-nord (M. Foster). Je crois qu'il n'existe pas dans ce pays un orateur parlementaire plus habile, un dialecticien plus remarquable, mais aussi je ne crois pas que l'on puisse rencontrer un homme dont la mémoire soit aussi fragile que la sienne. Mon honorable ami nous a parlé cet après-midi d'un fantôme du moyen âge. Croiriez-vous, monsieur l'Orateur, que par hasard j'ai trouvé une copie authentique d'un rapport du comité du conseil privé approuvé par Son Excellence le Gouverneur général le 21 octobre 1891, et si le fantôme du moyen âge de mon honorable ami m'était apparu, j'aurais été moins étonné que je l'ai été en constatant qu'en 1891, quand nos collègues qui siègent de ce côté (la droite) de la Chambre étaient dans l'opposition, et accusaient alors l'honorable ministre des Finances, l'honorable député actuel de Toronto-nord, et ses collègues, d'avoir des employés publics incapables, l'honorable député de Toronto-nord, comme ministre des Finances, s'est levé en Chambre et avec ses collègues a offert à l'opposition du moment—que pensez-vous? Une commission formée d'hommes d'affaires compétents? Non, monsieur l'Orateur, malgré ce que dit l'Ecriture, l'honorable député de Toronto-nord s'est levé et a dit: "Si ma conduite comme fonctionnaire de l'administration des affaires du pays doit être critiquée par le Parlement, si la conduite de mes collègues doit être mise en question, moi, ministre des Finances, je vais être celui qui fera l'enquête; si je dois être accusé d'une faute quelconque ou si le service civil doit être accusé d'une faute, moi, qui suis accusé je vais faire une enquête dans ma propre conduite et je rendrai le verdict que le pays en qualité de jury doit accepter." Cet apôtre moderne de la réforme politique ne fut pas satisfait de mettre son nom seulement en avant pour composer le comité, mais il y ajouta les noms de deux autres personnages—non pas des gens d'affaires, monsieur l'Orateur, mais de deux de ses collègues, et je trouve—je suis très heureux que le fantôme du moyen âge ne soit pas ici—que les deux autres noms qui accompagnaient celui

de M. Geo. E. Foster, étaient ceux de M. John Haggart et M. Dewdney, alors ministres, et qui devaient diriger l'enquête. C'est un document très intéressant; ce n'est pas de l'histoire ancienne, mais il s'applique parfaitement au cas actuel. Je ne crois pas que l'honorable député de Toronto-nord niera ce qu'il contient. Il est ainsi conçu:

Le comité du conseil privé, nommé pour s'enquérir et faire rapport sur les cas d'irrégularités dans le service civil qui ont été exposés au comité des comptes publics, et pour faire rapport en outre, sur tous les autres cas similaires dans les services publics, a l'honneur de présenter ce qui suit comme étant ce qu'il a découvert et fait les recommandations suivantes à ce sujet:

Et premièrement, en ce qui concerne le département de l'Intérieur, votre comité a trouvé, après un examen très précis des dépositions et des documents y annexés:

1. Que la loi de 1868, sur le service civil, défend le paiement, pour services supplémentaires, de toute somme d'argent aux employés permanents en plus de leurs appointements réguliers.

2. Que depuis une période datant au moins aussi loin que 1875, la pratique a commencé à s'établir dans le département grâce à laquelle des paiements occasionnels pour des travaux supplémentaires étaient faits à des employés permanents, en violation de cet article de la loi du service civil.

3. Que durant les années 1882 à 1889 inclusivement. . .

Quand nos honorables adversaires alors au pouvoir devenaient plus hardis.

....cette pratique accidentelle devint fréquente et, grâce à elle, des employés réguliers reçurent des suppléments, soit au nom d'étrangers ou de personnes fictives....

On le croirait à peine.

....soit par l'intermédiaire de surnuméraires, pour des travaux accomplis, en totalité ou en partie, par eux-mêmes .

Je n'imposerai pas à la Chambre la lecture de tout le rapport, mais je citerai le sixième paragraphe:

Autant qu'on peut s'en assurer, le montant ainsi payé illégalement à des employés réguliers pour les travaux de surcroît, depuis l'année 1875 jusqu'à ce jour, s'est chiffré par $9,017.

Le représentant de Toronto-nord (l'hon. M. Foster) dira-t-il que ce montant de $9,017 tiré des fonds publics dont il avait la garde à titre de ministre des Finances a été restitué à l'Etat?

Une VOIX: Qui donc poursuivait les coupables?

M. DEVLIN: Le représentant de Toronto-nord (l'hon. M. Foster) et ses collègues composaient le comité d'enquête et quelles ont été, d'après vous, les conclusions de ce dernier? Voici:

La coutume de donner des travaux supplémentaires aux employés réguliers du département, en même temps qu'on en confiait aux

surnuméraires, n'était pas connu du ministre actuel.

On a demandé à mon honorable ami, le ministre de la Marine et des Pêcheries (l'hon. M. Brodeur) de remettre son mandat parce que des commis de son département ont reçu des fonds qui ne leur appartenaient pas ou qu'ils n'avaient pas touché dans l'accomplissement de leurs fonctions. Or, dans ce cas-ci, le représentant de Toronto-nord, alors ministre des Finances, pendant qu'il s'enquérait de la conduite des fonctionnaires publics, a constaté que quelques-uns d'entre eux touchaient des fonds par l'intermédiaire de personnes fictives—des fonds qu'ils n'avaient pas gagnés et qui ne leur appartenaient pas. A-t-il remis son mandat? Avait-il les mains nettes. Dans certains cas, lui et ses collègues ont congédié les coupables; mais, dans d'autres, ils ont adopté une ligne de conduite étrange et voici les conclusions de ce singulier comité d'enquête:

Que tous les employés réguliers qui, depuis 1880, ont accepté des suppléments pour des services rendus en dehors des heures de bureau, et ceux qui ont autorisé ou certifié ces paiements soient....

Congédiés, croyez-vous, comme d'autres l'ont été par le ministre actuel de la Marine et des Pêcheries? Non, monsieur. Si le chef de l'opposition était présent, comme il rougirait de la conduite de son collègue, le représentant de Toronto-nord! Je vois sur la figure de l'auteur de l'amendement, mon excellent collègue de la division Sainte-Anne, le signe d'une pudeur virginale—car il n'occupait pas alors son siège. Savez-vous ce que fit dans ce temps-là le ministre des Finances? A-t-il jeté les coupables en prison? Loin de là. Que fit-il? Il conseilla de leur retrancher leurs appointements d'un mois. Cet apôtre de l'honnêteté politique recommanda qu'ils fussent condamnés:

... à une amende équivalant à leurs appointement d'un mois à déduire de leur traitement dans la proportion ...

On ne voulait pas être trop sévère.

... de la moitié de la somme qui leur reviendrait à la fin de chacun des deux mois suivants.

Puis un cas très grave se présenta et ils firent preuve d'un peu plus de vigueur. Un autre individu qu'il est inutile de nommer, paraît-il:

demanda, en 1886, au sous-ministre une gratification de $500 comme rétribution du travail qu'il avait accompli en dehors des heures de bureau,

Le ministre ne démissionna pas.

tout en remplissant ses fonctions ordinaires qui étaient alors très absorbantes.

Le sous-ministre refusa de redemander le paiement de cette gratification. mais il laissa entendre qu'il proposerait de donner de l'avancement à ce fonctionnaire en invoquant le travail de surcroit ainsi accompli. L'employé en question s'entendit ensuite avec un autre, un surnuméraire, pour se servir de son nom afin de toucher une part de ce qu'il pensait avoir le droit de retirer et, au nom de ce surnuméraire, il se fit payer un compte de $73 que lui-même avait certifié. Il reçut aussi un cadeau de $20 d'un autre surnuméraire qui avait été payé grâce à son certificat.

On se faisait des cadeaux en ce temps-là. Que proposa le comité? Il proposa que les appointements de l'employé en question:

Fussent réduits au chiffre le plus bas des appointements de la classe à laquelle il appartenait, et que l'employé endurât les conséquences de sa suspension jusqu'à la date du rapport.

Il ne fut pas question de renvoi. Et ce rapport est signé par Geo. E. Foster, John Haggart et E.Dewdney. J'aime qu'on y aille de franc jeu. Si c'était là la saine doctrine constitutionnelle en 1891, je ne conçois pourquoi, sur un soupçon et à propos d'une critique, on dépenserait les deniers publics pour faire une enquête sur tous les départements de l'administration.

L'enquête de M. Cassels a coûté $55,000 au pays. On aurait pu dépenser cette somme dans l'intérêt des cultivateurs. Elle aurait fait du bien aux classes ouvrières. La gauche ne se contente pas d'enlever $55,000 aux cultivateurs et aux pauvres pour les donner à des juges et à des avocats; elle veut adopter une proposition qui aura pour résultat d'arracher au peuple un million de dollars, et dans quel but? Afin d'obtenir le même résultat que la Gauche a obtenu de l'enquête—afin de pénétrer de force dans certains ménages et de jeter sur le pavé ceux qui en sont les soutiens. Voilà les résultats qu'elle a obtenus.

Quelques VOIX: Très bien! très bien!

M. DEVLIN: Mes paroles peuvent faire sourire les membres de l'opposition, mais je me demande si quelques-uns d'entre eux n'ont pas succombé à la tentation. Qu'ils me disent s'ils n'accepteraient pas cent dollars qu'on leur offrirait lorsqu'ils seraient sur le point de mourir de faim. D'ailleurs, nous devons être justes. Nous avons peut-être eu recours à des moyens trop violents. Nous avons suivi la ligne de conduite que nous dictaient la justice et le bons sens. Constatant qu'on lançait des accusations contre ce département, nous avons fait une enquête. Cependant, nos adversaires ne cessent de critiquer. Veulent-ils que nous poussions l'enquête plus loin? A mon avis, cela est complètement inutile.

Je ne serais pas excusable si j'abusais plus longtemps de l'indulgence de la députation

Quelques VOIX: Très bien! très bien!

M. DEVLIN: La gauche n'aime pas entendre lire certains rapports. Pourtant, j'ai

peine à croire que le représentant de Toronto-nord me pardonnerait si j'omettais de rapporter certains propos qu'il a tenus sur le compte du ministre de la Marine et des Pêcheries et qu'ont entendus les députés qui étaient à la dernière session.

J'ai assisté aux séances depuis quelques jours dans l'attente que les représentants de Grey-est (M. Sproule) et de Victoria-et-Haliburton (M. Hughes) auraient le courage d'élever la voix et de répéter les nobles paroles proférées par l'honorable député de la division Sainte-Anne, de déclarer qu'ils croyaient que le ministre de la Marine et des Pêcheries lui-même était innocent.

Où est celui qui, à la dernière session, à la veille de l'enquête, disait que le nom du ministre de la Marine et des Pêcheries résonnait dans tout le pays? Il n'est pas ici ce soir pour rendre témoignage au ministre des réformes que celui-ci a accomplies. Que dire du représentant de Toronto-nord lorsqu'on se rappelle le langage qu'il a tenu à la dernière session sur le compte de mon honorable collègue, le ministre de la Marine et des Pêcheries. Je cite le hansard de l'an dernier (p. 4152):

L'hon. M. BRODEUR: L'honorable député M. Foster) déclare que j'ai l'habitude de prendre des fonds dans la caisse publique et de les faire servir à mon propre usage, et que j'ai été obligé de rembourser une partie de la somme. C'est l'accusation qu'il a portée.

Or, monsieur l'Orateur, cet homme si chatouilleux, qui n'aime pas qu'on se serve de paroles blessantes à son adresse et qui, cependant, se sert d'un langage plus désagréable que celui de tout autre député, n'a pas eu le courage d'élever la voix pour dire: Ce n'est pas ce que j'ai dit; ce n'est pas ce que je voulais dire. Voici quelle a été la vile insinuation du représentant de Toronto:

C'est à peu près cela.

Voilà l'accusation qu'il a portée contre le ministre de la Marine et des Pêcheries—d'avoir gardé pendant des mois pour son propre usage des fonds qu'il n'avait pas le droit de garder. Est-ce là une accusation ou une insinuation? Pourtant, il n'a pas été assez noble pour faire ce que le premier ministre a fait ce soir avec tant de dignité; au contraire, il a dit sans quitter son siège: "C'est à peu près cela". Je sens que la Chambre et le public m'approuveront de repousser l'amendement tel que proposé.

Le chef de l'opposition a dit avec beaucoup de candeur: Modifiez l'amendement à votre guise, pourvu que vous nous accordiez une enquête. Il sait fort bien que la pratique constitutionnelle et les usages parlementaires ne nous permettent pas de proposer un sous-amendemnt à l'amendement dont la Chambre est saisie parce que celui-ci met en jeu l'existence du cabinet. Autrement, nous aurions pu déclarer—ce que nous aurions fait—que nous accordions une enquête relativement à n'importe quel département dès qu'une accusation directe et formelle serait portée.

En terminant je déclare que, lorsqu'un député de la gauche aura une accusation à porter contre un département de l'administration et qu'il l'a portera, ainsi que la constitution l'exige, sous sa responsabilité de membre de la Chambre, le ministère accordera certainement une enquête complète et approfondie, et je serai le premier à l'approuver.

M. WM PRICE (Québec-ouest): Mon collègue de Hull semblait n'avoir rien à dire contre l'amendement, mais il a une foule de reproches à adresser au représentant de Toronto-nord. Celui-ci est en état de se défendre, mais je trouve étrange que tant de députés cherchentà rompre une lance avec lui.

Je m'aperçois que je n'ai presque pas d'arguments à réfuter; je n'ai rien entendu invoquer contre l'amendement. Mais j'ai entendu dire que les conservateurs en ont fait autant avant 1896. Je me contenterai de répondre avec un membre de la Chambre des communes d'Angleterre: "Je suis bien aise de voir que les libéraux d'aujourd'hui sont aussi avancés que les conservateurs l'étaient en 1896."

On aurait pu supposer qu'en treize ans le Canada aurait fait plus de progrès. Il me semble que le temps est venu de renoncer à ce genre de polémique, à l'argument tu quoque, et de discuter sérieusement. Rien n'est plus ennuyeux pour un homme d'affaires que de venir à Ottawa pour écouter de pareilles discussions. L'honorable ministre de la Marine et des Pêcheries a prétendu hier que ses prédécesseurs sont aussi responsables que lui de l'état de choses révélé dans son département par le rapport du juge Cassels. Il ne craint pas de remonter jusqu'en 1867. Supposons qu'il ait raison. Or, en 1867, les dépenses pour les pêcheries et le service du littoral s'élevaient à environ $205,000; en 1896, elles atteignaient $893,000, soit une augmentation de $688,000, en vingt-neuf ans. En 1907-1908, ces mêmes dépenses se sont élevées à $3,791,737, soit une augmentation de $2,900,000. Pour le moment, je ne m'arrêterai pas à critiquer cette augmentation des dépenses, car une bonne partie de cet argent a été employée à éclairer le chenal du Saint-Laurent et à des travaux utiles.

Je tiens à signaler les appointements payés aux agents du département de la Marine et des Pêcheries. Ont-ils été augmentés ou non? Je vois que M. J. U. Gregory, le ci-devant agent du département à Québec, après trente-huit ans de service touchait un traitement annuel de $2,200. Ce fonctionnai-

re, durant les trois dernières années, a eu à dépenser une somme de $904,000. M. Harding, agent à Saint-Jean, après treize ans de services, recevait $1,800 et avait à surveiller une dépense annuelle moyenne de $250,000. M. J. O. Parson, agent à Halifax, dont le traitement, après quatorze ans, était de $1,600, dépensait, en moyenne, pour le compte du département, $674,000 par année.

Il me semble qu'en raison de l'énorme augmentation des dépenses depuis 1896, et surtout depuis quatre ou cinq ans, le ministre aurait dû songer à ces agents, dont les responsabilité étaient si lourdes. On leur confiait la surveillance de l'emploi de ces sommes énormes; on s'en rapportait à eux pour assurer le service d'expédition dans les meilleures conditions; ils avaient en main les multiples et divers intérêts du département.

Depuis cinq ans, le coût de l'existence a presque doublé, et ces hauts fonctionnaires sont tenus à un genre de vie assez relevé. Va-t-on dire que ces fonctionnaires dont les appointements variaient entre $1,600 et $2,200 (ce qu'on paie à un comptable ordinaire qui tient ses livres en ordre) recevaient une juste rémunération de leurs services? Je dis que le ministre de la Marine et des Pêcheries est coupable de n'avoir pas mieux rétribué ces fonctionnaires. Il n'est pas étonnant que quelques-uns d'entre eux aient fait des choses qu'ils n'auraient pas dû faire, ou qu'il se soit produit des abus dans un département dont les fonctionnaires étaient si parcimonieusement rétribués.

Le public accordera ses sympathies à ces agents et blâmera le Gouvernement de son manque de générosité.

Je vois par le compte rendu de l'enquête que les anciens députés d'Halifax, MM. Roche et Carney, furent autorisés à employer des ouvriers, ou ont réussi à en faire employer, pendant la dernière campagne électorale. Quelles mesures le ministre a-t-il prises pour prévenir ces abus? Va-t-il permettre qu'ils se renouvellent d'année en année? Va-t-il permettre aux députés ou aux candidats ministériels de s'immiscer ainsi dans l'emploi des ouvriers?

Beaucoup de ceux que le rapport du juge Cassels dénonce comme ayant donné des pots-de-vin sont encore les fournisseurs du département des Travaux publics et autres départements.

Comment les choses se passent-elles à ces quais du gouvernement? Celui de Sorel s'est effondré dans le fleuve, après les sommes considérables qu'il avait coûté à l'Etat. Nous avons eu la preuve des sommes extravagantes dépensées pour procurer des logements aux domestiques de l'école militaire de Kingston. Nous savons que dans beaucoup d'endroits le Gouvernement a fait construire des quais où les navires ne peuvent pas accoster.

Puisque les deniers publics sont ainsi gaspillés, une enquête complète devrait être instituée. La résolution déposée par l'honorable député de Sainte-Anne (M. Doherty) est juste et raisonnable, les raisons qu'il en a données sont plausibles et le Gouvernement, s'il veut faire son devoir, devra l'accepter et ordonner immédiatement une nouvelle enquête dans les divers départements. Je n'espère pas qu'il y consentira; les ministres sont trop satisfaits d'eux-mêmes. Tout est pur pour les purs. Je crois qu'il serait plus à propos de dire, en parlant du Gouvernement, pour les impurs tout est impur.

M. GEORGE PARENT (Montmorency): J'avais hâte d'entendre mon honorable ami le député de Québec-ouest (M. Price) exprimer sa manière de voir sur cette question. Comme le savent la plupart d'entre nous, l'honorable député habite la région dans laquelle se sont produits la plus grande partie de ces abus. M. Gregory, ainsi que nombre de ceux qui ont été compromis dans l'enquête du juge Cassels, habitent la circonscription représentée par mon honorable ami. Par conséquent, je ne suis pas surpris de l'entendre accorder toutes ses sympathies à ceux qui ont été destitués par le ministre de la Marine et des Pêcheries. Il aurait pu même aller plus loin et dire à la Chambre pourquoi il porte tant d'intérêt à ces personnes, mais il ne l'a pas dit. La raison en est peut-être que l'honorable député de Toronto-nord (M. Foster) et l'honorable chef de l'opposition ont parlé d'elles en des termes tels que mon honorable ami n'a osé rien dire en leur faveur.

Après le réquisitoire prononcé ce soir par l'honorable député de Toronto-nord contre les marchands et contre les fonctionnaires de Québec, je ne m'étonne pas que l'honorable député de Québec-ouest n'ait rien pu dire de plus en leur faveur. S'il leur accorde ses sympathies jusqu'à un certain point, c'est qu'il voit mieux que l'honorable député de Toronto-nord qu'ils ne sont pas aussi noirs qu'on nous les représente.

L'honorable député de Toronto-nord, dans sa réplique à notre ami de Lunenburg, a mentionné plusieurs noms; il a parlé, par exemple, de M. Drolet, et a cité une partie de l'enquête qui le concerne, mais il n'a pas donné à ces dépositions le sens qu'il convient d'y attacher. Il a fait un choix de certaines phrases, de certains racontars rapportés par des témoins mal disposés, et il les a étalés devant la Chambre.

Mon honorable ami me permettra de lui dire que s'il avait jamais rencontré M. Drolet, que s'il le connaissait personnellement, il n'aurait pas parlé comme il l'a fait. M. Drolet n'est pas un homme à vouloir corrompre qui que ce soit. Il ne l'a jamais fait, et voulût-il le faire qu'il ne saurait comment s'y prendre. Il est tout simplement un ouvrier de génie; il consacre tout son temps aux choses de son métier. La partie commerciale et financière de son entreprise est laissée à ses comptables.

Bien qu'il soit le chef de l'établissement, les questions de finance et de commerce sont entre les mains de ses employés et il ne connait rien, personnellement, des paiements qui sont faits par la maison.

On pourrait en dire autant d'autres commerçants dont les noms apparaissent dans le rapport du juge Cassels. Je parle ainsi parce que je suis convaincu que c'est la vérité. Je ne crois pas qu'on puisse établir de manière à convaincre la Chambre et le pays que M. Halliday ait quoi que ce soit à se reprocher dans ses opérations avec le département de la Marine et des Pêcheries.

On a prétendu qu'il a reçu $6,000 de plus qu'il n'aurait dû recevoir. Cette prétention est absolument fausse et ne repose sur rien.

Si M. Halliday a reçu ces $6,000 dont parle le rapport du juge Cassels, c'est parce qu'il était autorisé à toucher cette somme, en vertu d'un arrangement conclu entre lui et le département. C'est bien facile de dire qu'il a reçu $6,000 de trop, mais connaît-on les détails de l'affaire? M. Halliday avait passé un marché avec le département de la Marine, aux termes duquel il lui louait un navire, moyennant $125 par jour, mais il s'était réservé le droit d'utiliser une partie du navire pour son propre commerce et il avait été convenu que si le département venait à avoir besoin de tout le navire, le prix de l'affermage serait plus élevé que celui dont il avait d'abord été convenu. Voilà toute l'histoire, mais cela n'empêche par les honorables députés de la gauche d'accuser M. Halliday d'avoir touché des sommes auxquelles il n'avait pas droit.

Nous avons entendu nos honorables adversaires déclarer que des hommes comme M. Drolet étaient des corrupteurs. C'est absolument faux et rien dans les dépositions n'autorise de pareilles accusations. Mon intention n'est certainement pas de prendre la défense de ceux qui ont donné de l'argent aux fonctionnaires du département. Je n'approuve pas cette conduite, mais je relève certains noms mentionnés par l'opposition et je dis qu'on se trompe sur le compte de ces personnes, qu'on ne les connait pas, et que ceux qui les accusent d'avoir voulu corrompre des fonctionnaires ne savent pas ce qu'ils disent. Ils peuvent trouver leur plaisir à calomnier les gens, mais le nom de M. Drolet continuera a être honoré parmi les citoyens de Québec comme celui d'un citoyen intègre et d'un homme de génie.

L'honorable député de Toronto-nord (M. Foster) et l'honorable chef de l'opposition (M. Borden) me permettront de leur faire observer que l'honorable député de Québec-ouest (M. Price) s'est abstenu de dire un seul mot contre M. Drolet ou M. Halliday. Cela ne les a pas empêchés de chercher à ruiner la réputation de ces deux hommes. Ils admirent l'honorable député de Québec-ouest, ils lui accordent toute leur confiance, mais sur ce point, ils ne s'accordent pas avec lui.

Mon honorable ami (M. Price) avoue qu'il éprouve de la sympathie pour les fournisseurs et les agents de Québec, et si je parle plus particulièrement de Québec, c'est que mon honorable ami en a lui-même parlé. Je n'avais pas l'intention de prendre part au débat, mais comme les autres représentants du district de Québec, j'ai appris avec regret les destitutions qui ont eu lieu, dans le département de la Marine et des Pêcheries. Il y avait parmi ces fonctionaires des hommes qui ont rendu de grands services au public. Je dirai même, si on me permet d'exprimer ma pensée, que plusieurs d'entre eux n'auraient pas dû être renvoyés. Je pourrais citer, entre autres, le cas de M. George O'Farrell qui, dans des circonstances spéciales, s'est trouvé à emprunter de l'argent à un homme qui était en même temps fournisseur du Gouvernement. Le fait fut rendu public et O'Farrell fut obligé de s'en aller. Tous ceux qui ont suivi la carrière de ce fonctionnaire savent qu'il a rendu de grands services au département. Il occupait cet emploi depuis plusieurs années, et tout son temps était consacré au service du département avec un traitement bien minime, car nous savons tous que les employés du département de la Marine sont maigrement rétribués.

Dans quelles circonstances a-t-il reçu cet argent qui a servi de bases à l'accusation qui a été portée contre lui? Il les a expliquées lui-même. Pendant que j'étais à Halifax, dit-il, je reçus une dépêche m'annonçant que mon fils était mourant et que ma femme était dangereusement malade. J'arrivai à Québec sans argent. Je rencontrai dans les bureaux du Gouvernement certaines personnes qui se trouvaient être des fournisseurs du département, et j'empruntai $100 de l'une d'elles. Pour cette malheureuse somme de $100, ce fonctionnaire est destitué et que voulez-vous qu'il fasse maintenant? On lui dit: Vous êtes mis à la porte; ainsi en ont décidé le département et le ministre, à la suite du rapport du juge Cassels. J'en pourrais dire autant de certains autres, mais je n'ai pas mission de le faire. Dans des circonstances comme celles-là, il faut sacrifier certains fonctionnaires et il y en a peut-être d'autres qui ne méritaient pas d'être traités comme ils l'ont été. C'est affaire d'opinion, et pour ma part, je n'approuve pas ces destitutions.

Je dirai aussi quelques mots au sujet d'un autre fonctionnaire du département, le capitaine Spain. C'est sans doute une excellente règle que celles qui veut qu'un fonctionnaire qui voyage pour le service de l'Etat, rende compte de ses dépenses, jour par jour, mais s'il lui arrive de commettre une erreur ou d'oublier un détail,

on doit se montrer assez clément pour ne pas tenir compte de la perte de quelques centaines de dollars. Si le capitaine Spain était un excellent serviteur, comme le dit le juge Cassels, pour l'amour de $500 dont il ne peut rendre compte, doit-on priver le pays de ses services? Je ne le crois pas. Que sont $500 et même $1,000, comparés aux services que ce fonctionnaire peut rendre au pays?

Je désire dire un mot maintenant de l'œuvre accomplie par l'honorable ministre de la Marine et des Pêcheries. L'honorable député de Québec-centre (M. Lachance) qui a plus qualité que moi pour parler au nom de la députation de Québec, est malheureusement absent, mais je crois de mon devoir de dire quelques mots sur ce sujet.

J'ai admiré l'attitude prise par l'honorable député de Sainte-Anne (M. Doherty). Il a présenté un amendement à la motion invitant la Chambre à se former en comité des subsides, et il l'a fait sur un ton dont les membres de la droite lui tiendront certainement compte. Il a fait l'éloge du ministre de la Marine et des Pêcheries, sans doute parce qu'il croyait ses éloges mérités. Son langage de ce soir formait un contraste frappant avec les discours prononcés l'an dernier par les honorable députés de la gauche. L'honorable député de Sainte-Anne ne s'est pas attaqué à l'honorable M. Brodeur, personnellement, ni comme ministre de la Marine et des Pêcheries; il a critiqué son administration, mais pas sa personne. C'est une chose à laquelle nous n'avons pas été habitués, car depuis que j'ai l'honneur d'occuper un siège dans cette Chambre, le ministre de la Marine et des Pêcheries a été le membre du Gouvernement le plus violemment attaqué. Nous l'avons vu à son siège pendant des jours et des nuits, cherchant à faire voter des crédits de quelques dollars, sans pouvoir y parvenir. Par qui en était-il empêché? Par des membres de l'opposition; par ceux-là même qui reconnaissent aujourd'hui ses mérites, qui admettent qu'il a fait son devoir et s'est montré habile administrateur, je sais ce que je dis, et j'en connais peut-être plus sur ce sujet que beaucoup d'autres, ayant l'avantage de représenter un comté situé sur les bords du Saint-Laurent. Cette circonscription est une circonscription maritime; on y trouve des navigateurs, des matelots, des capitaines, des pilotes, des navigateurs de toute sorte. Tous n'ont que des éloges à faire du ministre de la Marine et des Pêcheries, parce qu'à tous il a rendu justice et a donné toute l'aide possible dans l'exercice de leur profession. Le voyageur qui, monté sur un des grands navires qui vont de Montréal à l'océan, ne se rend pas compte de ce que signifie l'entretien de ce chenal; il ne songe pas au pilote qui guide le navire; il ne songe pas aux gardiens des phares; il ne songe pas à ceux qui sont à la tête du service de la navigation. Le ministre de la Marine et des Pêcheries est tenu de voir à tout et à l'heure présente tous les phares, les bouées, les aides à la navigation, de Montréal au golfe, sont dans un tel état de perfection qu'un navire peut quitter Montréal à toute heure du jour ou de la nuit et descendre tout le fleuve, sans le moindre danger.

Tout cela est l'œuvre du ministre actuel de la Marine et des Pêcheries. Ses prédécesseurs avaient travaillé au même résultat, mais sans pouvoir y parvenir. Lui a réussi, le pays devrait lui en être reconnaisant et l'en féliciter.

Il n'y a pas bien longtemps les membres de la fédération maritime dont l'opposition ne récusera pas le témoignage, ont accepté l'invitation du ministre de la Marine et des Pêcheries d'aller inspecter les travaux exécutés sur le Saint-Laurent, par le département. Je ne rapporterai pas ce que le conseil de la fédération a dit de son excursion, car la résolution adoptée à cet effet à été publiée dans les journaux. Il est dit dans cette résolution que l'œuvre du ministre actuel de la Marine et des Pêcheries dépasse celle de tous ses prédécesseurs.

Je ne prolongerai pas mes remarques pour démontrer que l'honorable ministre a fait son devoir. Il suffit pour cela de prendre les paroles mêmes de l'honorable député de Sainte-Anne (M. Doherty) qui déclare expressément que la personnalité du ministre n'est pas en jeu. Elle ne peut pas l'être, car ceux qui le conaissent savent que son nom est synonime d'honnêteté, d'intégrité et d'honorabilité.

Je tiens à dire, en terminant, pourquoi je n'appuierai pas la résolution de l'honorable député de Sainte-Anne. Je ne crois pas qu'on ait donné des raisons suffisantes pour convaincre la Chambre de la nécessité d'adopter cet amendement. Sans aucune preuve à l'appui, on déclare qu'il peut y avoir des abus dans d'autres départements; nous n'en savons rien, et tant que l'opposition n'aura pas porté des accusations formelles, il n'y a pas lieu d'accepter cette résolution et je tiens à déclarer que pour ma part, je ne l'appuierai pas.

M. A. C. BOYCE (Algoma-ouest): Monsieur l'Orateur, je tiens à féliciter l'honorable député de Montmorency (M. Parent) qui a eu la courtoisie de prendre la parole en anglais, pour le plus grand avantage de ceux d'entre nous qui ne comprennent pas la belle langue dont il a l'habitude de se servir dans cette Chambre. Il m'excusera si je n'accorde pas à son discours toute l'attention qu'il mérite, car j'en suis empêché par l'heure avancée.

Si le débat a été quelque peu prolongé, il n'a certainement pas manqué d'intérêt, surtout dans ses dernières phases. L'honorable premier ministre a lui-même fortement contribué à créer cet intérêt. Je suis certain qu'il y a nombre d'années que cette Chambre n'a été témoin d'une scène comme

celle que nous avons eue ce soir et dont l'honorable premier ministre est seul responsable.

Quelle attitude a-t-il prise sur cette résolution? Il a entrepris de la combattre avec des arguments tout à fait insoutenables et, comme l'a fait remarquer l'honorable chef de l'opposition, au moyen de raisons dont il n'était pas lui-même sûr et de l'inexactitude desquelles il est maintenant convaincu, j'en suis certain. En s'attaquant comme il l'a fait, à l'honorable député de Toronto-nord, il s'est vanté de son courage et de sa longue carrière parlementaire; il n'a cependant pas hésité à lancer contre l'honorable député de Toronto-nord des insinuations qu'il a dû ensuite retirer. Ce fut le commencement de la scène extraordinaire dont j'ai parlé et à laquelle l'honorable premier ministre a mis fin, avec sa facilité de langage ordinaire, par une citation de l'Ecriture sainte. Ce n'est pas la première fois que nous l'entendons citer les Ecritures. Il s'est permis de le faire à plus d'une reprise pendant la dernière campagne électorale. Ce soir, il nous a dit: "Tout est pur pour ceux qui sont purs". En l'entendant faire cette citation, je m'en suis rappelé une autre, non des Ecritures saintes, mais de Shakespeare, à propos des prétextes futiles invoqués par l'honorable premier ministre, pour inviter ses partisans à repousser cette résolution:

> In law, what plea so fainted and corrupt,
> But being season'd with a gracious voice,
> Obscure the show of evil.

Il n'est pas surprenant de voir l'honorable premier ministre combattre cette résolution, puisque depuis quatre ou cinq ans l'opposition en présente de semblables concernant un département ou un autre, et qu'elles ont invariablement provoqué la même réponse, à savoir que ces départements sont à l'abri du soupçon, et qu'il n'y a pas lieu d'instituer d'enquête, quelle que soit la nature des accusations portées.

"Tout est pur pour les purs", tel est le refrain que l'honorable premier ministre nous chante sans cesse. Il me permettra de lui rappeler quelques-unes des choses pures à propos desquelles il a invité ses partisans à refuser toute enquête. Je me rappelle un débat qui a eu lieu dans cette Chambre il y a deux ou trois ans, à propos d'un nommé Phillip Wagner qui occupait une place quelconque dans l'administration, au Nord-Ouest. Il avait été trouvé coupable d'avoir volé ceux-là même qu'en sa qualité de fontionnaire public il avait mission de protéger. Après avoir été deux fois en prison, un nouvel emploi lui fut donné dans le département de l'Intérieur; il reçut de l'avancement et un traitement plus élevé. Quand une motion fut déposée dans cette Chambre, demandant la destitution de Philipp Wagner, ou une enquête sur sa conduite, l'honorable premier ministre demanda à ses partisans de repousser cette motion sous prétexte que "tout est pur pour les purs".

Je puis rappeler à mon très honorable ami une ou deux circonstances dans lesquelles il a conseillé à ses partisans de rejeter de semblables propositions. Il n'a pas oublié le cas d'un nommé Joseph Nixon, un autre fonctionnaire qui avait dérobé les deniers appartenant aux contribuables qu'il était chargé de servir. Une motion présentée par l'opposition pour faire condamner ce fonctionnaire a reçu la même réponse de l'honorable premier ministre: "Tout est pur pour ceux qui sont purs". Tant que le Gouvernement actuel sera au pouvoir, tant que l'honorable premier ministre occupera un siège dans cette Chambre, les fonctionnaires infidèles seront à l'abri des poursuites parce que pour lui, "tout est pur pour ceux qui sont purs", et qu'un voleur peut tout voler".

L'honorable premier ministre a-t-il perdu la mémoire au point de ne pas se rappeler que, il y a quelques jours à peine, il a fait voter par cette Chambre une dépense inutile et insjustifiable d'un million de dollars, dans un temps où le pays ne peut guère se permettre pareille libéralité, dans un moment où nous entendons les ministres de la couronne parler constamment d'économie, et cela pour une entreprise n'ayant d'autre fin que de remplir des promesses électorales, de satisfaire l'avidité de certains entrepreneurs ou de contribuer à maintenir le Gouvernement au pouvoir.

L'hon. premier ministre a-t-il oublié cette circonstance? Je pourrais lui rappeler d'autres cas dans lesquels il a voté pour refuser des enquêtes, même pour des abus tellement évidents qu'il avait lui-même été obligé d'admettre qu'il existait de graves soupçons. Chaque fois l'honorable premier ministre a réussi à empêcher les enquêtes. Il s'est opposé à toute tentative de dissiper le soupçon qui planait si lourdement sur le Gouvernement, il prétendait qu'une enquête était inutile.

Nous avons eu sous les yeux des faits qui ne laissent aucun doute sur la corruption et les abus qui règent dans différents départements et tout ce que nous pouvons obtenir de l'honorable premier ministre, c'est une citation mal avisée des Ecritures saintes. Il refuse cette enquête, dit-il, parce que tout est pur pour ceux qui sont purs.

Quant à la portée de l'enquête, il paraît exister une différence considérable entre l'attitude actuelle du Gouvernement et celle qu'il prenait avant l'enquête du juge Cassels. Quant le rapport de la commission du service civil fut déposé sur le bureau de la Chambre, le ministre de la Marine et des Pêcheries nous donna certaines explications. Permettez-moi d'établir la comparaison entre ce que le Gouvernement nous promettait comme enquête et ce qu'il nous a donné. En 1907-1908, le ministre

de la Marine et des Pêcheries à la page 5621 (vers. angl.) des "Débats" disait:

Je veux que cette enquête soit conduite de manière à ce que le peuple de ce pays soit convaincu que l'intention du Gouvernement et du département est d'instituer une enquête absolument impartiale sous tous rapports.

Quand il faisait cette déclaration le ministre avait déjà rédigé, dans le secret de son cabinet, un projet de commission qui mettait le commissaire dans l'impossibilité absolue, comme il le déclare lui-même, de faire une enquête complète. L'honorable ministre des Finances avait aussi quelque chose à dire sur la situation dans laquelle se trouvait le département. A la page 7330 (vers. angl.) des " Débats " de 1908, il dit:

Il est dit dans le rapport de deux des commissaires, MM. Fyshe et Bazin, qu'il y a eu de la corruption dans le département de la Marine et des Pêcheries. Le mot n'est pas dit, mais mon honorable ami prétend savoir ce que veut dire le rapport.

Et encore à la page suivante :

S'ils désiraient s'enquérir de ce côté de la question—je ne prétends pas qu'ils devaient s'en abstenir—pour savoir si, oui ou non, les fonctionnaires de ce service étaient corrompus, en justice pour eux-mêmes, pour la Chambre et pour les fonctionnaires intéressés, ils étaient tenus d'aller plus loin et de dire, avec certains détails, quels étaient les corrompus et où était la corruption.

Bien que je sache que certains fonctionnaires aient mérité d'être blamés par la manière dont ils se sont acquittés de leurs devoirs, je n'ai jamais eu la preuve de malhonnêteté de leur part.

Comme on le voit, à l'époque ou le rapport de la commission du service civil fut déposé, le ministre admettant qu'il savait que certains fonctionnaires de son département avaient mérité d'être censurés. Or, possède-t-on la moindre preuve qu'il ait, en aucun temps, fait la moindre démarche, pour censurer ces fonctionnaires, pour les destituer, ou pour demander une enquête sur leur conduite. A la page 3725 des débats le ministre de la Marine et des Pêcheries parlant de la portée de l'enquête dit encore :

Je puis déclarer dès à présent qu'en tant que le Gouvernement est concerné, rien ne sera fait pour empêcher que cette enquête ne soit aussi complète et aussi étendue que possible. Comme chef de ce département, j'ai tout intérêt à ce qu'elle soit aussi complète qu'il est possible de la faire.

Il y a tellement loin de la promesse faite par le ministre et le Gouvernement au semblant d'exécution qu'ils en ont donné, que, vu les circonstances, vu le caractère incomplet du rapport, vu les nombreux sous-entendus qu'il renferme, et dont le sens devrait être, et sera nécessairement tôt ou tard, tiré au clair, il ne leur reste plus qu'un moyen de se mettre en règle avec l'opinion, et c'est d'ouvrir toutes grandes les portes des divers départements et d'élargir le cadre de l'enquête en conformité des indications fournies par le projet de résolution de l'honorable député (M. Doherty.)

Or quelle a été la réponse de la droite à cette proposition? Elle repousse l'amendement en invoquant deux raisons principales. La première, c'est que, sous le régime conservateur, l'administration aurait été très corrompue ; l'autre circonstance, dont le très honorable premier ministre et ses partisans se targuent beaucoup, c'est que le peuple, à la dernière élection, a maintenu au pouvoir le parti libéral, ce qui voudrait dire qu'il est parfaitement satisfait de la présente enquête. J'ai fait voir que le ministre de la Marine et des Pêcheries et d'autres ont promis au public que l'enquête serait sérieuse et complète et que justice pleine et entière serait rendue. Le premier ministre a affirmé, sur les tréteaux publics à Niagara-Falls, l'honnêteté de son gouvernement, et, comme l'a fait voir l'honorable député de Toronto-nord, il s'est attribué le mérite de la nomination d'une commission d'enquête sur le service civil, et, l'insuffisance de cette première enquête ayant été constatée, de l'institution d'une seconde enquête dont l'objet était de convaincre le public qu'aucune irrégularité n'avait été tenue secrète. Le rapport de M. le juge Cassels, je ne crains pas de l'affirmer, fait voir qu'à certains égards qui ont été signalés et sur lesquels je ne reviendrai pas en détail, les soupçons planant sur les méthodes administratives du Gouvernement n'ont pas été dissipés et qu'une nouvelle enquête est nécessaire. L'enquête ne touche pas à des points des plus importants, ou y touche à peine; on s'abstient de tirer des conclusions; des témoins en état de fournir de précieux renseignements ne sont pas appelés à rendre témoignage; et, en somme, le rapport est très peu satisfaisant, en ce sens que les plus grands coupables évitent la publicité, échappent à l'enquête.

Je désire signaler un des caractères de ce rapport: la manière dont on y traite des relations de M. Gregory, de Québec, avec le sous-ministre du département. Le ministre de la Marine et des Pêcheries me dira si j'ai tort de croire que le sous-ministre a été mis à la retraite, avec une pension de $3,000 par année, tandis que M. Gregory, de Québec, a subi la peine de la destitution. Le rapport blâme à certains égards le sous-ministre. Je n'ai pas analysé très à fond ce rapport, mais je pense que beaucoup de faits auraient pu être mis au jour, si l'on avait fait comparaître les témoins que le sous-ministre était désireux d'assigner. Il a été révélé des circonstances extraordinaires. Par exemple, à la page 55 du rapport, le commissaire cite ce qui est censé être un extrait d'une lettre adressée par le sous-ministre à M. Gregory, en ces termes:

Mon cher Gregory,—Quant aux lettres qui vous ont été écrites récemment et à celles qui vous seront probablement écrites plus tard, elles ont simplement pour objet de mettre le département en règle avec le ministre des Finances. On fait tout ce qu'on peut pour rogner nos dépenses, mais cela n'est pas possible.

Cette phrase, prise isolément, fait un effet étrange; elle ne paraît susceptible que d'une seule interprétation: que le sous-ministre donnait à M. Gregory des ordres d'une certaine nature dans les lettres consignées aux archives du département, et lui écrivait en même temps des lettres privées pour l'avertir de ne faire aucun cas de ces lettres. J'ignore si le ministre de la Marine a déposé, ou se propose de déposer sur le bureau la correspondance échangée sur le sujet par M. Gourdeau. J'aimerais à poser à l'honorable ministre cette question. Apparemment, il ne considère pas la question assez importante; je passe donc à autre chose.

L'hon. M. BRODEUR: Dois-je comprendre que l'honorable député me pose une question?

M. BOYCE: Oui; le ministre déposera-t-il sur le bureau la correspondance échangée entre M. Gourdeau et M. Gregory relativement aux circonstances dont il est question dans cette lettre?

L'hon. M. BRODEUR: En fait de correspondance, tout ce que je sais, c'est que le colonel Gourdeau a écrit l'année dernière quelques lettres relativement à sa démission. Je pense que ces lettres ont été déposées.

M. BOYCE: L'année dernière, le colonel Gourdeau a écrit quelques lettres, c'est tout ce que le ministre trouve à nous dire. Je prie le ministre de dire s'il reconnaît l'extrait suivant comme étant le contexte de ce que je viens de citer de la lettre du colonel Gourdeau:

Entre temps, j'ai obtenu la sanction du premier ministre à la forte dépense nécessitée pour la réparation du bateau-phare, et il va falloir trouver quelque part les fonds pour solder cette dépense.

Qu'est-ce à dire? Le sous-ministre de la Marine et des Pêcheries écrit à M. Gregory que les dépenses excèdent le chiffre des crédits, s'il lui a écrit officiellement de réduire les dépenses, c'est simplement dans le but de satisfaire le ministre des Finances, et il a entre temps obtenu la sanction du premier ministre à cette dépense, et après coup un mandat du Gouverneur général en vue de solder la dépense.

Chose extraordinaire, mais vraie, dit-on, et c'est aussi l'opinion du colonel Gourdeau—si je me trompe, l'honorable ministre me reprendra—une entrevue aurait eu lieu à Québec entre l'honorable premier ministre et M. Gregory au sujet de cette dépense, quelques jours seulement avant que cette lettre fût écrite, et le premier ministre aurait déclaré à M. Gregory, en présence de M. Gourdeau, qu'il était satisfait des explications fournies par M. Gregory et des motifs qu'il avait eu dans le temps, de faire cette dépense, que le premier ministre serait revenu à Ottawa et que pour se procurer l'argent nécessaire pour faire face à ces dépenses qui excédaient les crédits votés, il aurait obtenu un mandat du Gouverneur général. Est-ce vrai ou faux? Je le demande à l'honorable ministre de la Marine et des Pêcheries. Si c'est vrai, que fait-on alors de la déclaration contenue dans ce paragraphe du rapport du juge Cassels?

Le colonel Gourdeau prétend que le paragraphe que l'on prétendait faux est absolument vrai et qu'il a reçu instruction de conseiller M. Gregory dans ce sens. A cette époque, les affaires du département étaient sous la direction, non pas du ministre actuel, ni de feu M. Préfontaine, mais du premier ministre lui-même. Si des irrégularités, sur lesquelles il aurait fallu faire la lumière, avaient existé entre le sous-ministre et M. Gregory, il aurait été dans l'ordre des choses, si ces prétentions sont fondées, de faire comparaître l'honorable premier ministre comme témoin et d'entendre sa déposition, puisque c'est lui qui était chargé du département à cette époque, qu'il avait eu des conversations à propos de cette même affaire avec le sous-ministre et avec M. Gregory, et qu'il avait autorisé ce surcroît de dépenses.

Sans discuter davantage le fond de la résolution, je rappellerai à l'honorable premier ministre que le peuple demande une enquête complète sur les dépenses du pays. Je crois me faire l'écho du sentiment populaire en disant que les électeurs ne permettront pas que l'enquête soit étouffée dès le début, comme le Gouvernement voudrait qu'elle le soit, en s'opposant à l'adoption de motion en discussion.

La proposition de l'honorable député de Sainte-Anne (M. Doherty), est basée sur les faits dont parle le juge Cassels dans son rapport et elle déclare, comme conséquence logique, qu'il devrait y avoir une nouvelle enquête, non pas une enquête limitée à un département mais s'étendant à tous les départements. Tant que le Gouvernement s'opposera à cette enquête complète, il peut être sûr qu'il n'aura pas la confiance des électeurs de ce pays.

M. CYRIAS ROY (Montmagny) (texte): Monsieur l'Orateur, je ne veux pas insister longtemps sur la question devant la Chambre. Je n'ai pas l'intention d'entrer dans les détails de l'enquête qui a été faite à la demande de certains députés de cette Chambre, et avec l'autorisation du Gouvernement. L'honorable député de Toronto-

nord (M. Foster) a fait le reproche à certains députés qui siègent à votre droite, Monsieur l'Orateur, qu'ils n'étaient pas au courant des règles de la procédure de cette Chambre et que, dans les remarques qu'ils avaient faites, ils avaient été illogiques. Pour ma part je crois que si le proposeur de cet amendement s'était conduit de manière à pouvoir faire accepter sa proposition, c'est-à-dire, s'il n'avait pas procédé par un vote de non confiance, mais plutôt par une demande directe, adressée au Gouvernement, de continuer l'enquête que celui-ci avait accordée avec bienveillance pour le département de la Marine; n'importe quel chef du ministère aurait accédé à une telle demande, et moi, comme libéral, j'aurais été en faveur de cette enquête. Mais aujourd'hui on vient proposer une motion de non confiance demandant une enquête générale dans tous les départements, et cela après que le Gouvernement, par le ministre de la Marine, a fait connaître la politique qu'il entendait suivre sur les conclusions du rapport du juge Cassels. Puisque l'opposition a cru devoir adopter ce procédé du vote de non confiance, je considère qu'il est du devoir non seulement des députés qui appuient le Gouvernement, mais de toute la députation de voter contre l'amendement proposé.

Quelles sont les raisons que l'on a invoquées à l'appui de l'amendement? A-t-il été question du rapport du juge Cassels? On en a parlé incidemment, quelques députés l'ont mentionné. Par les paroles mêmes de ceux qui ont pris part à ce débat, du côté de l'opposition, n'avons-nous pas l'aveu que le ministre de la Marine et son département ne sont nullement impliqués par les résultats de l'enquête Cassels? C'est sans doute pour cette raison que l'on s'efforce maintenant de mêler cette question. On ne voudrait pas simplement s'en tenir à ce que l'honorable ministre a accordé. On veut qu'il soit dit, dans le public, que le Gouvernement est tenu responsable pour ce qui a été révélé dans l'enquête Cassels, vu qu'il refuse d'accéder à la demande faite par cet amendement.

Eh bien, Monsieur l'Orateur, je dis que cette conduite-là ne doit pas être approuvée.

Comme je le disais il y a un instant, l'honorable député de Toronto-nord a osé profiter de l'expérience qu'il a acquise dans cette Chambre pour faire croire à un député qui siège à la droite, qu'il n'avait pas l'expérience nécessaire et que, partant, il avait été illogique et inconséquent dans le discours qu'il a prononcé. Eh bien, sous peine d'avoir le même traitement, parce que je suis nouveau député, ne connaissant pas parfaitement les règles de cette Chambre, je crois devoir donner en quelques mots l'opinion que j'entretiens sur la question maintenant devant nous. S'il me fallait répondre à l'honorable député qui m'a précédé, je crois que cela serait facile, en lui disant qu'il n'a pas traité la question qui est devant la Chambre, c'est-à-dire le rapport du juge Cassels. Cet honorable député a affirmé que d'après le rapport de l'honorable juge, tous les ministres, y compris le premier ministre lui-même, devaient être tenus responsables des conclusions auxquelles en est arrivé le juge Cassels. Or, quelles sont ces conclusions? Ce rapport n'exonère-t-il pas le département de la Marine et tous les autres départements des accusations portées contre eux?

Pour montrer la bonne foi du ministre de la Marine, il suffit de rappeler que cette enquête a été faite à la suite d'un rapport de la commission du service civil nommée par le Gouvernement. On prétend que l'enquête n'a pas été complète, que le ministre de la Marine avait intérêt à ce que la lumière ne fut pas faite sur l'administration de son département. Or, que dit le rapport de la commission du service civil qui a été le point de départ de l'enquête Cassels? Ce paragraphe a déjà été lu, et pour sauver du temps je ne citerai que les deux dernières lignes. Voici ce qu'on y lit:

> En d'autres termes certains fonctionnaires de l'Etat servent deux maîtres et réussissent apparemment à les satisfaire tous deux, quoi qu'en ait dit l'Ecriture.

Le juge Cassels après avoir cité cet extrait du rapport de la commission du service civil, ajoute ce qui suit:

> Il a fallu renfermer l'enquête dans certaines bornes et comme les accusations contenues dans le rapport de la commission du service civil n'ont trait qu'aux exercices financiers de 1904-1905, 1905-1906 et 1906-1907, j'ai restreint le champ de mon enquête à ces trois années.

J'ai entendu un des orateurs de la gauche faire un reproche au ministre d'avoir limité l'enquête. Eh bien, ce que je viens de citer du rapport du juge Cassels démontre qu'il s'est basé sur le rapport de la commission du service civil pour limiter l'enquête à ces trois années.

Maintenant, si l'on se reporte aux instructions données au juge Cassels, on ne voit rien qui limite son champ d'action. J'extrais les quelques mots qui suivent de la commission signée par l'honorable ministre de la Marine, nommant le juge Cassels " Commissaire chargé de s'enquérir et faire rapport au sujet de certaines déclarations contenues dans le rapport de la commission sur le service civil mettant en doute l'intégrité des employés du département de la marine et des Pêcheries ou de quelques-uns d'entre eux ".

En face de ces extraits, sur quoi peut-on se baser pour dire que le ministre de la Marine est responsable si l'enquête a été limitée? Il n'y a rien pour justifier cela.

Comme je l'ai dit tantôt, la commission du rapport Cassels est que certains offi-

ciers, sur la conduite desquels l'enquête a été tenue, sont considérés responsables d'avoir reçu certains argents qu'ils n'auraient pas dû recevoir. Eh bien, j'entretiens peut-être une opinion différente de certains députés du côté desquels je suis sensé siéger, mais puisque c'est à leur demande qu'une enquête a été accordée et que comme résultat, certains officiers ont été trouvés coupables, est-ce que la Chambre doit faire aujourd'hui ce que certains députés demandent, c'est-à-dire recommencer l'enquête? Sans doute que nous aurions le droit de le faire; mais est-ce que nous serions justifiables de le faire? Je ne le crois pas. A moins qu'il y ait de graves raisons établissant que le commissaire s'est trompé, il me semble que les membres de cette Chambre ne sont pas justifiables de discuter ces conclusions. Nous devons donc les accepter. Or, ces conclusions vont à dire, malheureusement pour la province de Québec, dont je représente un comté ici que certains officiers n'ont pas fait leur devoir en acceptant ce qu'ils auraient dû refuser.

Après qu'une enquête a été accordée avec autant de diligence et de bienveillance par le ministre qui ne connaissait rien de ces faits par lui-même, mais qui voulait faire disparaître les soupçons qui planaient sur son département, il me semble qu'on devrait se borner simplement à demander que le résultat de cette enquête soit mis à effet par le ministre de la Marine.

Monsieur l'Orateur, je me suis aperçu jusqu'ici—je le dis en toute franchise—que sur certaines questions, les membres, tant d'un côté que de l'autre, ne font que répéter les mêmes arguments. J'ai remarqué cela et j'en ai pris note. Je ne veux pas qu'il soit dit que je tombe dans le même piège.

Vu l'heure avancée et vu qu'on m'informe que le vote doit être pris bientôt, je mets de côté les notes nombreuses que j'avais prises. Mais pour les raisons que j'ai données et pour bien d'autres que je pourrais avancer, je voterai contre l'amendement de l'honorable député de Sainte-Anne.

M. JOSEPH DEMERS (Saint-Jean-et-Iberville): Monsieur l'Orateur, je demande pardon à cette Chambre de prendre un peu de son temps à une heure aussi avancée de la soirée. J'ai écouté avec beaucoup d'intérêt et d'attention le discours prononcé, hier, par le député de Sainte-Anne (M. Doherty). Comme toute la députation, je suis heureux de le dire, j'ai apprécié les remarques qu'il a faites à l'adresse de l'honorable ministre de la Marine.

L'honorable député de Sainte-Anne a jugé bon de reconnaître publiquement la probité de l'honorable ministre. Je crois

que, par cette action, l'honorable député a cru qu'il était de son devoir de remplir une obligation du parti auquel il appartient, obligation qui consiste à réparer le tort qu'on fait à autrui.

L'honorable ministre n'avait certainement pas besoin du certificat de haute honorabilité qui lui a été décerné, mais d'un autre côté, cet acte du député de Sainte-Anne n'en est pas moins méritoire et démontre, chez celui qui l'a fait, un grand esprit de justice qui lui fait honneur et pour lequel je l'en félicite sincèrement.

C'en est assez pour consoler le ministre des assauts qu'il a dû subir de la part de l'opposition pendant la session dernière, pendant la session actuelle et pendant ce débat même, attaques qui ont revêtu quelquefois un caractère de violence telle que nous nous sommes demandés si ceux qui en étaient les auteurs savaient bien ce qu'ils faisaient et si le ministre était attaqué parce qu'il était ministre de la Marine seulement ou bien si ce n'était pas plutôt pour une autre cause.

L'honorable ministre avait le droit de s'attendre à cet acte de réparation de quelqu'un de l'opposition. Il est vrai que l'honorable député de Sainte-Anne n'a pas cru devoir aller jusqu'au point de féliciter le ministre sur son administration, mais je crois qu'il aurait pu le faire avec autant de raison.

En effet, quelle somme immense de travail l'honorable ministre de la Marine ne s'est-il pas imposé depuis qu'il occupe ce poste? Nommé en 1903, son premier devoir fut de faire la revue de son département afin de se rendre compte par là même de tous les détails de cette administration. Mais bientôt il s'aperçut que cela lui était fort difficile parce que la comptabilité du département était défectueuse. Il décida alors d'opérer un changement et d'établir un système nouveau et pratique de comptabilité. Cela exigea quelques mois et une dépense assez considérable, mais cette dépense est bien justifiée, si on prend en considération les avantages qui découlent de ce changement.

Quelque temps après eut lieu l'enquête faite par la Commission du Service Civil, l'une des conclusions du rapport de cette commission nous apprit que des actes d'infidélité avaient été commis par des officiers supérieurs du département de la Marine. Mais comme ce rapport ne mentionnait personne, il eut été impossible de découvrir ceux qui s'étaient rendus coupables de gaspillage. L'honorable ministre décida alors de demander lui-même une enquête complète afin de pouvoir pénétrer jusqu'au fond des choses et, s'il y avait des coupables, afin qu'ils fussent punis. L'enquête eut lieu et les coupables furent punis. Le département est aujourd'hui placé sur le meilleur pied possible.

L'honorable ministre avait-il raison d'accorder sa confiance aux employés de son département lorsqu'il en prit possession et jusqu'aux révélations faites au cours de l'enquête Cassels? Il n'appartient assurément pas aux députés de l'opposition de lui reprocher, puisque les employés qui y étaient lorsqu'il prit charge de son ministère, avaient tous été nommés par l'ancienne administration conservatrice.

L'honorable ministre pouvait-il faire plus que ce qu'il a fait? Nommé, comme je l'ai dit, en 1906, c'est-à-dire il y a maintenant trois ans, vingt mois de son temps ont été absorbés par les travaux des sessions. Cinq ou six autres mois furent pris en Europe par les négociations du traité franco-canadien. Malgré ses importantes occupations, l'honorable ministre a trouvé moyen d'établir une comptabilité magnifique dans son département, ce qui assure une économie considérable. Il a, de plus, poursuivi vigoureusement l'exécution de la grande politique nationale du creusage, du balisage et de l'éclairage du Saint-Laurent. Malgré tous ces travaux énormes, l'honorable ministre a su encore trouvé le temps de réformer et de reconstituer la commission de havre de Montréal; de faire tenir une enquête qui lui a permis de purger son département d'un bon nombre de gens qui n'avaient pas les qualités nécessaires pour occuper des positions publiques importantes.

Après cette énumération, je me crois justifiable de dire que l'honorable ministre de la Marine s'est imposé un travail immense, et je crois qu'il a raison d'être fier de tout ce qu'il a accompli en si peu de temps, grâce à une énergie indomptable. L'honorable député de Sainte-Anne aurait donc eu raison de ne pas borner simplement ces éloges à la personne même du ministre, mais qu'il aurait pu aussi les étendre à l'homme public.

Quant à l'amendement soumis à notre considération, je ne crois pas que cette Chambre doivent concourir dans ses conclusions. Aucun fait nouveau n'a été produit pour justifier de notre part l'institution d'une nouvelle enquête dans tous les départements. Les enquêtes coûtent cher, comme nous le savons tous, et avant de les instituer nous devons bien peser cette considération et ne les accorder que pour des raisons majeures. Quant à moi, ni dans le rapport Cassels, ni dans les discours des membres de l'opposition, je puis voir quoi que ce soit qui pourrait justifier une semblable action de la part du Parlement.

Quant à l'enquête du département de la Marine, les circonstances étaient autres. Les faits revélés par la commission du service civil étaient tels qu'ils nécessitaient une enquête; aussi le Gouvernement n'a pas hésité un seul instant à l'instituer, sans même attendre qu'elle fut demandée. Cette conduite du Gouvernement est une garantie que s'il était nécessaire d'avoir des enquêtes sur les autres départements, la chose aurait été faite, et était aussi facile à faire que pour ce qui s'est passé dans le département de la Marine.

Dans mon opinion le député de Sainte-Anne ainsi que les autres députés de la gauche n'ont pas apporté d'arguments pour justifier une telle enquête. De plus, un amendement comme celui-ci, venant de l'opposition est plutôt surprenant et nous porte à rire, quand nous songeons que l'état de choses révélé à l'enquête Cassels a existé depuis 1878 à 1896, pendant la longue période de leur administration, quand nous songeons que l'auditeur général, en 1896—ainsi que l'a déclaré hier le ministre de la Marine—a pris la peine d'avertir le département du même état de chose déplorable qui existait alors, et cependant nous n'avons jamais entendu ces messieurs parler d'enquête. Nous avons donc lieu d'être surpris de la motion du député de Sainte-Anne.

J'ai confiance dans le Gouvernement et je sais qu'il saura prendre les mesures nécessaires pour sauvegarder l'intérêt public. Il n'a pas besoin de dictées de l'opposition quand il s'agit de réformer ou de corriger.

Quant aux discours prononcés par les députés de la gauche, un bon nombre d'entre eux bien que trop longs, ne comprenaient que des citations des témoignages recueillis pendant l'enquête et du rapport du juge Cassels. Je ne vois pas l'importance de ces discours ou leur à propos, lorsque la population qui lit a été mise au courant d'une manière parfaite par les grands journaux du pays qui ont publié ces témoignages et même le texte du rapport du juge Cassels. Nous aurions donc pu épargner un temps considérable si on n'eut pas fait ces citations.

L'honorable député d'Elgin (M. Crothers) a accusé le Gouvernement d'incurie et de négligence parce qu'il n'avait pas découvert assez vite l'état de choses existant, résultat de la mauvaise conduite des officiers du département de la Marine.

A cela je réponds que le système reconnu comme mauvais par le rapport de la commission Cassels existait depuis la confédération, ainsi que cela est démontré par les témoignages et par l'appréciation du juge Cassels . Je ne puis supposer pour un seul instant que les conservateurs, de 1878 à 1896, se soient rendus compte de cet état de choses sans y apporter remède, autrement ils seraient tenus criminellement responsables. Or, s'ils n'ont pas pu se rendre compte pendant toutes ces années, de la conduite répréhensible d'un certain nombre d'officiers de ce département, est-il étonnant que le gouvernement actuel ne soit parvenu à la découvrir et à y porter remède qu'au bout de onze ou douze ans.

Le Gouvernement a fait son devoir et j'ai confiance qu'il continuera à le faire comme par le passé. En faisant cette en-

quête, il a montré sa force et son énergie; il a montré qu'il est inspiré par le plus pur sentiment de l'intérêt public.

Aussi longtemps que le pays aura l'avantage d'avoir un gouvernement comme celui que nous possédons aujourd'hui, aussi longtemps le peuple aura l'assurance que la chose publique sera administrée de la meilleure manière possible, humainement parlant.

M. A. LANCTOT (Richelieu) (texte): Monsieur l'Orateur, j'ai écouté avec beaucoup d'attention les différents discours qui ont été prononcés, hier, et aujourd'hui à l'appui de la motion de l'honorable député de Sainte-Anne (M. Doherty). De toutes les raisons données par mes honorables amis, favorables à cette motion, je n'en vois aucune qui milite en faveur de son adoption.

L'honorable député de Sainte-Anne demande, en résumé, par cette motion, qu'une enquête générale soit faite sur l'administration de tous les départements, pour dissiper, dit-il, les nuages de soupçons qui existent sur l'administration de ces départements; il ajoute que cette enquête est demandée par l'opinion publique, par tous les électeurs de ce pays.

Je soumets, monsieur l'Orateur, que s'il existait des nuages de soupçons sur l'administration des différents départements, ils ont été dissipés et emportés par le vent qui a soufflé le 26 octobre dernier, jour des élections générales, laissant derrière lui la victoire du gouvernement actuel. En effet, la commission du service civil fut nommée le 8 mai 1907 et a fait son rapport le 28 février 1908. Dans son rapport, la commission laisse planer diverses accusations sur certains employés du département de la Marine, mais sans en nommer aucun.

Le 6 avril de la même année, une nouvelle commission fut nommée à la demande de l'honorable ministre de la Marine, et présidée par l'honorable juge Cassels, pour s'enquérir de certaines accusations vagues mentionnées dans le rapport de la première commission, se résumant à un manque de conscience de la part des employés publics, dans l'accomplissement de leurs devoirs, et ce, spécialement, dans le département de la Marine.

Cette commission a été émanée environ sept mois avant les dernières élections générales. Nous avons fait les élections en grande partie, sur cette question, et le verdict populaire fut que la commission demandée par l'honorable ministre de la Marine était suffisante. Les électeurs de ce pays se sont prononcés, en dépit des accusations de nos adversaires qui disaient que la même corruption générale régnait partout, dans tous les départements. Cette question se trouve donc réglée par les dernières élections. Inutile, aujourd'hui, de prétendre qu'une nouvelle enquête soit faite sur les autres départements, et qu'elle est demandée par l'opinion publique.

L'honorable député de Sainte-Anne, au cours de ses remarques, hier, a prétendu qu'il devait exister dans les autres départements, ce que l'on a constaté dans le ministère de la Marine et des Pêcheries; parce que, disait-il, ceux qui ont eu des rapports avec le département de la Marine, ainsi qu'avec les autres départements, ont dû agir avec les employés de ces derniers, de la même manière qu'ils ont agi avec les employés de la Marine et des Pêcheries.

Je demanderai à l'honorable député de Sainte-Anne, qui fut pendant de longues années, juge de la cour Supérieure, à Montréal, et qui faisait alors, honneur à la magistrature, s'il aviserait un jury de condamner un individu à subir une enquête, pour découvrir s'il n'aurait pas commis des actes frauduleux, alors qu'il n'y aurait contre lui, aucune accusation spécifique reprochée? Je suis convaincu que l'honorable député me répondra dans la négative. Ce qu'il demande par sa motion, ressemble en tous points à la proposition que je viens d'énoncer.

Vous me permettrez, monsieur l'Orateur, de féliciter aussi, l'honorable député de Sainte-Anne, pour la manière courtoise dont il a agi envers l'honorable ministre de la Marine, lorsqu'il a dit que l'honorable député de Rouville était un homme intègre et honnête. Nous n'étions pas habitués de ce côté-ci de la Chambre, d'entendre tomber des lèvres des députés de l'opposition de telles paroles. Depuis deux ans que j'ai l'honneur de siéger dans cette Chambre, je n'avais jamais entendu, avant hier, de la part de l'opposition une parole aimable à l'endroit de l'honorable ministre de la Marine. Il a fallu qu'un juge descende du banc et vienne dans l'arène politique, proclamer au milieu des siens, dans ce parlement, à la face du pays, tout ce que ses amis pensaient, sans doute, du ministre, mais n'avaient pas eu le courage et la noblesse de le dire publiquement.

Les partis politiques, monsieur l'Orateur, ont leur exigence tyrannique; parfois, je le sais, mais il arrive très rarement qu'il se dégage du milieu de son parti, un homme ayant assez de dignité pour venir dire la vérité, en dépit des préjugés politiques, et rendre hommage à un adversaire qu'il veut combattre, mais qu'il ne peut s'empêcher d'estimer et d'admirer. Ceci ressort du discours même de l'honorable député, et je l'en félicite de nouveau.

Monsieur l'Orateur, je n'ai pas l'intention de discuter les critiques de l'opposition au sujet de l'administration du département de la Marine. Permettez-moi seulement de dire que depuis que le ministre actuel occupe ce poste imminent, il a fait son devoir toujours. Il a fait pour la navigation et pour les transports, plus que n'a fait aucun autre ministre qui l'a précé-

dé. C'est sous son administration, par exemple, que la construction des dragueurs se continue par tout le pays, et en particulier à Sorel, dans le comté que j'ai l'honneur de représenter en cette Chambre.

Le creusage du Saint-Laurent, comme on l'a dit hier, a eu pour effet de faire diminuer les taux des assurances maritimes. Ceux qui en ont bénéficié, ce sont en grande partie les industriels, les cultivateurs, et les marchands, en payant moins cher d'assurance sur les produits qu'ils importent ou expédient.

Cette politique de l'honorable ministre de la Marine de construire des dragueurs et des bateaux dans le pays, au lieu de les acheter à l'étranger, est encore une politique qui doit recevoir l'approbation de tous. En creusant le Saint-Laurent, en réduisant les taux d'assurance, en permettant aux industriels, aux cultivateurs, aux marchands de transporter leurs produits à meilleures conditions sur les marchés européens, l'honorable ministre a aussi pensé à cette autre classe fort intéressante, qu'on appelle la classe ouvrière. Il a voulu que les ouvriers participent au succès de son entreprise, il a voulu démontrer à l'étranger, au pays tout entier, qu'il se trouvait dans le Canada, dans la province de Québec, dans mon comté même, des hommes compétents pour construire ces dragueurs et ces bateaux servant au département de la Marine; en un mot il a voulu que les ouvriers de notre pays, ceux en particulier, qui avaient des aptitudes pour les ouvrages de ce genre puissent développer, ici, leurs talents, sans être obligés de demander leur subsistance à l'étranger.

Voilà, monsieur l'Orateur, ce qu'a fait l'honorable ministre de la Marine. Voilà ce qu'a fait ce grand incompétent, ce grand incapable, cet homme qui devrait remettre son portefeuille, comme je l'ai entendu dire si souvent par le vertueux député de Toronto-nord (M. Foster).

Comme député de la province de Québec, je tiens à dire, monsieur l'Orateur, que l'honorable ministre a toujours joui de la confiance de ses concitoyens de la province de Québec, comme il a joui, depuis qu'il est ministre, de la confiance et de l'estime de ses compatriotes de langue anglaise.

Avant de reprendre mon siège, monsieur l'Orateur, permettez-moi de féliciter l'honorable ministre de la Marine, de l'attitude énergique qu'il a prise au sujet des destitutions des employés qui s'étaient rendus coupables d'actes condamnables, révélés au cours de l'enquête Cassels.

Je sais, monsieur l'Orateur, que lorsqu'on a un cœur sensible comme l'honorable ministre de la Marine, qu'il en coûte beaucoup de mettre sur le pavé, plusieurs pères de famille, qui, j'en suis certain, ne sont pas les plus coupables. Mais il fallait qu'un exemple fut donné. Il fallait faire une distinction entre les bons et les mauvais employés. L'honorable ministre n'a pas hésité un instant à le faire.

Permettez-moi, aussi, monsieur l'Orateur, de déclarer combien je suis fier, à titre de représentant du comté de Richelieu de pouvoir reconnaître aujourd'hui, devant cette Chambre, et devant le peuple du Canada, qu'après l'enquête sévère tenue sur les opérations multiples et immenses conduites à Sorel, par le département de la Marine, rien n'a été prouvé qui puisse discréditer en aucune façon, aucun des officiers ni des braves ouvriers de Sorel, et que l'honneur du comté de Richelieu en est sorti absolument intact.

L'hon. WM PUGSLEY (ministre des Travaux publics): Monsieur l'Orateur, la question dont la Chambre est saisie a été traitée si à fond et d'une manière si complète, de part et d'autre, que je n'aurais pas pris part au débat; mais je considère que si je m'abstenais de faire certaines remarques, une grave injustice pourrait être commise envers le représentant du département de la Marine et des Pêcheries dans ma circonscription électorale, et contre lequel une grave accusation a été portée par un des orateurs de la gauche. Je veux parler de M. F. J. Harding qui a été pendant de longues années, l'agent du département dans la ville Saint-Jean.

La Chambre m'excusera si je crois nécessaire de prendre la parole pour rendre justice à ce fonctionnaire. L'honorable député d'Ontario-nord (M. Sharpe) dans ses remarques a reproché au Gouvernement d'avoir mis M. Harding à la retraite et de lui avoir accordé une pension. Mon honorable ami, parlant de M. Harding, dit:

> Le fonctionnaire suivant, Harding, est mis à la retraite, avec une pension, bien qu'il soit constaté par l'enquête et le rapport qu'il a eu des opérations financières avec des fournisseurs du département et qu'il a été compromis dans la destruction de certains documents du département, et la falsification des livres de comptabilité, dans le but de se mettre à l'abri.

En justice pour ce fonctionnaire, je dois dire que cette déclaration de l'honorable député d'Ontario-nord ne repose pas même sur l'ombre d'un fondement. L'honorable député de Toront-nord (M. Foster) connaît très bien ce fonctionnaire et il a bien connu son père avant lui, puisque tous deux ont servi sous ses ordres, quand il était ministre de la Marine et des Pêcheries; il connaît l'excellente réputation de ce fonctionnaire et il sait avec quel zèle et quelle intégrité il a rempli ses fonctions de représentant du département dans la ville de Saint-Jean; et quand il a pris la parole à son tour, j'ai été surpris de voir que, con-

naissant l'attaque injuste dont ce fonctionnaire avait été victime, il n'ait pas cru de son devoir de lui rendre la moindre parcelle de justice en rétablissant les faits et en rappelant à l'honorable député d'Ontario-nord, qu'il était complètement dans l'erreur en parlant de M. Harding, comme il venait de le faire.

C'eut été un simple acte de justice de la part de l'honorable député de Toronto-nord et cette réparation venant d'un des représentants les plus autorisés de la gauche aurait eu grand poids dans le pays et aurait été une consolation pour les parents et les amis de celui qui venait d'être victime d'attaques aussi injustes.

Quant à M. Harding, le Gouvernement lui a accordé une pension parce que l'enquête n'a pas du tout réussi à prouver qu'il eût commis un acte malhonnête. Le juge Cassels, dans son rapport, déclare expressement, que l'enquête n'a relevé aucun acte de corruption contre M. Harding. Tout ce qu'on a pu prouver contre lui, c'est qu'il a le malheur d'être pauvre. Pendant nombre d'années, il a eu pour habitude d'emprunter de l'argent de certains amis qui étaient en même temps, fournisseurs du département, qu'il avait remboursé à différentes époques. Même avant que ces amis devinsent fournisseurs du département, il leur empruntait ainsi de l'argent; mais l'enquête établit qu'il a toujours fidèlement et consciencieusement rempli les devoirs de sa charge. Malheureusement il a été frappé de paralysie quelques mois avant le commencement de l'enquête. Il n'a pas pu donner sa déposition et l'honorable ministre de la Marine et des Pêcheries tenant compte de sa grave maladie, a jugé qu'il était de l'intérêt du pays de le mettre à la retraite, mais honorablement. Il sort de l'administration, sans une tache à sa réputation et il touche la pension à laquelle la loi lui donne droit.

Le sous-ministre du département a aussi été mis à la retraite avec une pension. Je ne tiens pas à ajouter quoi que ce soit à ce qui a déjà été dit de dui, mais si l'honorable député d'Ontario-nord était à son siège, je lui ferais observer qu'en relisant attentivement toute l'enquête, il constatera peut-être, qu'il est arrivé quelquefois au colonel Gourdeau de manquer de discrétion ou de ne s'être pas montré aussi ferme qu'il aurait dû l'être, dans l'intérêt du département, mais il ne trouvera nulle part qu'il se soit rendu coupable d'un acte malhonnête. Rien dans l'enquête ne démontre que le sous-ministre ait profité en quoi que ce soit des actes répréhensibles mentionnés dans le rapport. Par conséquent, je considère qu'en tenant compte des quarante années de services du colonel Gourdeau il n'était que juste de lui accorder sa retraite avec une pension. A titre de membre du Gouvernement, je suis prêt à prendre ma pleine part de responsabilité pour la mise à la retraite de ces deux fonctionnaires.

Après avoir fait ces quelques remarques et avoir rendu autant que possible à M. Harding, la justice qui lui était due, en le défendant des accusations portées contre lui, je profiterai de l'occasion pour exposer quelques-unes des raisons qui me font considérer que la résolution de l'honorable député de Sainte-Anne de Montréal (M. Doherty) ne devrait pas être adoptée.

L'honorable premier ministre (sir Wilfrid Laurier) a parlé en termes les plus élogieux du discours prononcé par l'honorable député de Sainte-Anne, à l'appui de sa proposition, qui a aussi reçu des compliments très flatteurs de la part de plusieurs autres membres de cette Chambre. Sur la manière dont ses observations ont été présentées, je partage l'avis de ceux qui m'ont précédé, mais je ne suis pas disposé à lui accorder, pour avoir présenté cette proposition, le mérite que j'aurais aimé à lui reconnaître dans d'autres circonstances. Il me semble que lorsqu'un député propose une motion à la Chambre, il devrait être certain de l'exactitude des déclarations contenues dans sa proposition. Il devrait s'assurer qu'il demande à ses collègues de ratifier des déclarations dont ils pourront plus tard prouver l'exactitude, appuyés sur des preuves suffisamment fortes pour justifier leur attiude.

Dans sa proposition, mon honorable ami demande à la Chambre d'ordonner une enquête sur l'administration des autres départements qui dépensent des sommes considérables. Et que dit la proposition? Elle dit:

> Que le rapport de la commission donne lieu de supposer que des méthodes analogues existent dans les autres départements qui dépensent des sommes considérables de deniers publics.

En d'autres termes, il prétend que le rapport de la commission donne lieu de croire qu'il y a eu négligence, gaspillage et corruption dans les autres départements. C'est ce qu'il dit par sa résolution et c'est ce qu'il voudrait faire dire à la Chambre. Je lui demande ce qu'il y a dans le rapport pour justifier pareille déclaration. Qu'il lise le rapport du commencement à la fin, et il n'y trouvera pas une seule insinuation de malhonnêteté de la part des fonctionnaires des autres départements. Par conséquent, mon honorable ami demande à la Chambre d'affirmer une chose qui ne repose sur aucun fondement, et je dirai même, sans vouloir offenser mon honorable ami, une chose fausse.

Quand l'honorable député a préparé sa résolution, il aurait dû se donner la peine d'étudier le rapport pour constater s'il était en état de demander à la Chambre de confirmer les déclarations contenues dans cette résolution.

Il dit aussi, dans sa résolution, que la commission de 1907 ne s'est occupée de l'administration que d'un seul département, à Ottawa. Comme l'a expliqué l'honorable premier ministre, il est évident que la commission a dû étendre son enquête au département des Travaux publics, au département des Douanes et au département de la Milice, puisqu'à la page 42 le rapport parle du département des Travaux publics, et à la page 37, du département de la Milice. Il est vrai que la commission n'a pas poursuivi son enquête aussi à fond dans ces départements, qu'elle aurait pu le faire avec plus de temps à sa disposition, si elle avait eu des années devant elle, car alors, elle aurait pu se transporter sur les différents points du pays et instituer une enquête sur toutes les opérations survenues entre le public et les fonctionnaires des différents départements.

Les remarques des commissaires concernant le département des Travaux publics, le département des Douanes et le département des Postes suffisent pour convaincre la Chambre que si les commissaires avaient trouvé des traces de concussion ou de malhonnêteté dans un de ces départements, ils auraient clairement exprimé dans le rapport la nature de leurs découvertes. Ils ne l'ont pas fait, et puisqu'ils ont fait une enquête sur ces départements, et ne déclarent pas dans leur rapport avoir constaté la moindre irrégularité, nous devons accepter cela comme une preuve qu'il n'y avait rien de répréhensible, rien qui méritât d'être rapporté à Son Excellence le Gouverneur général.

Par conséquent, il me semble que mon honorable ami, en déclarant que la commission ne s'était occupée incidement que d'un seul département, affirme une chose qui ne repose sur aucun fondement, et demande à la Chambre d'affirmer une chose qui, non seulement n'est pas prouvée, mais qui est absolument contraire aux preuves que nous avons dans l'enquête de la commission et le rapport du juge Cassels.

M. R. L. BORDEN: L'honorable ministre suppose-t-il que le mot " seul " se trouve dans la motion et veut dire que l'enquête n'a porté que sur un seul département?

L'hon. M. PUGSLEY: Pour moi, la chose est évidente:

La commission au cours de ses investigations au sujet des conditions du service civil, ayant incidemment fait une enquête sur l'administration de l'un des département à Ottawa...

M. R. L. BORDEN: Il n'est pas dit " un seul ".

L'hon. M. PUGSLEY: Mon honorable ami a raison, la résolution ne dit pas "un seul"; mais si les paroles ont un sens, il est impossible de ne pas comprendre par cette résolution que l'enquête n'a été faite que sur l'administration d'un seul département; d'ailleurs les honorables députés de la gauche, qui ont pris part au débat, ont tous soutenu qu'il n'y a pas eu d'enquête, excepté sur l'administration d'un seul département.

Mon honorable ami (M. Doherty), au cours de ses remarques, a prétendu que parce que des irrégularités ont été découvertes dans le département de la Marine et des Pêcheries, il faut supposer qu'il y a des irrégularités et de la malhonnêteté dans les autres départements.

En étudiant les faits qui peuvent donner lieu à cette supposition, il ne faut pas oublier que la seule irrégularité de quelque importance, signalée par le rapport, a eu lieu dans la ville de Québec où l'agent de confiance du département n'était pas un fonctionnaire nommé par le gouvernement actuel; il n'a pas commencé sa carrière sous les ordres d'un membre quelconque du gouvernement actuel; il avait pris ses premières leçons sous les gouvernement précédents, et pendant nombre d'années, il a été sous les ordres de mon honorable ami le député de Toronto-nord (M. Foster). Je ne veux pas dire par là que pendant l'administration de mon honorable ami, il s'est produit dans le département des choses de nature à expliquer la conduite de ce fonctionnaire, mais il ne faut pas oublier qu'il a été presque toute sa vie à l'emploi du département. Il est maintenant âgé de plus de 70 ans, et il n'est pas naturel de supposer que cette coutume d'exiger des commissions, de faire des avances aux fournisseurs et à ceux qui travaillaient pour le département a pris naissance durant ces dernières années. Il est plus naturel de supposer que cette coutume a existé depuis un grand nombre d'années. Malheureusement, le juge Cassels dont les actes n'étaient nullement limités par le décret ministériel, n'a pas cru devoir remonter au delà de 1904, c'est-à-dire au delà de l'administration des trois ou quatre dernières années. S'il avait pu remonter à 15 ou 20 ans, il aurait pu constater—je ne dis pas qu'il aurait constaté—que M. Gregory, l'agent du département à Québec, tenait cette conduite depuis un très grand nombre d'années.

Dans les autres départements, dans le mien, par exemple, il y a beaucoup de jeunes gens. J'ai un sous-ministre, nommé récemment, qui a infusé un sang nouveau et une vie nouvelle dans le département, un homme qui exerce partout une grande vigilance. Nous avons, sur différents points du pays, des ingénieurs régionnaires dont beaucoup sont jeunes, actifs, ambitieux de servir leur pays et d'atteindre à des positions de confiance et d'influence dans le département. Ces fonctionnaires sont chargés d'engager des ouvriers, d'acheter des provisions et des matériaux, pour les différents travaux en cours. Parce

que l'agent, à Québec, a commis des fautes, a fait payer des prix excessifs au département, et a reçu des commissions des fournisseurs, est-il juste de supposer que mon sous-ministre et les ingénieurs régionnaires de mon département ont aussi commis des actes malhonnêtes? C'est une supposition que mon honorable ami n'a pas le droit de faire et que personne n'a le droit de faire.

Permettez-moi de dire que pour ma part, je n'aurais aucune objection à ce que la commission fît une enquête complète sur l'administration de mon département. Chaque fois que, depuis que je suis ministre, un membre de cette Chambre a demandé un document ou un état concernant mon département, la plus grande latitude lui a été donnée.

Nous avons un comité des comptes publics dont les attributions consistent à examiner les dépenses des différents départements, et chaque fois qu'un différend surgit, ce comité est autorisé à faire entendre des témoins pour constater si les prix qui ont été payés étaient raisonnables ou non; s'il est constaté que les prix étaient excessifs, le comité peut faire entendre d'autres témoins, pour établir s'il y a eu concussion ou malhonnêteté dans ces achats. Je me rappelle un ou deux cas dans lesquels il a été prouvé que les prix étaient excessifs, mais tout membre du comité des comptes publics, qu'il soit dans la majorité ou la minorité, a droit de faire entendre des témoins, de recevoir leurs dépositions sous serment, et de faire une enquête complète. Avec ce comité des comptes publics qui a toute la latitude d'instituer des enquêtes, et en l'absence de toute accusation précise contre un député quelconque, comment peut-on prétendre qu'il est nécessaire de nommer une commission pour s'enquérir des dépenses de tous les départements et de la conduite de tous les fonctionnaires du Gouvernement, de tout bouleverser dans l'administration, pour savoir—quoi?

Non pas de la vérité des accusations formulées contre le Gouvernement ou contre divers fonctionnaires, mais de la question de savoir si les différents départements sont bien ou mal dirigés, si le personnel en est honnête ou malhonnête.

On sait que la commission que nous avons déjà a occasionné une dépense de plus de $50,000. Elle a tenu des séances à Montréal, Québec, Prescott, Halifax, Saint-Jean et Ottawa; s'il lui avait fallu faire des investigations dans l'Ouest, s'il lui avait fallu se transporter dans la Colombie-Anglaise, les dépenses eussent vraisemblablement été deux fois plus considérables. Le Gouvernement comprend treize ministères; en multipliant par treize le coût de l'enquête qui s'est faite, on obtient un total de trois quarts de million. Supposons que mon ministère soit l'objet d'une enquête d'une commission comprenant un juge, un secrétaire, des sténographes et des avocats; pour que l'enquête soit complète, il ne faudrait pas la circonscrire à Montréal, Québec, Prescott, Halifax, Saint-Jean et Ottawa; la commission, pour scruter à fond la gestion des affaires de mon ministère, serait obligée de se transporter dans toutes les villes où il s'est exécuté des travaux publics: Toronto, Hamilton, Kingston, Winnipeg, Edmonton, Prince-Edouard, Vancouver, Victoria, New-Westminster, et même sur les bords du Fraser, ainsi qu'au territoire du Yukon. Il lui faudrait interroger des centaines et des milliers de fonctionnaires, de fournisseurs et d'entrepreneurs. S'il était institué une commission et que ses investigations ne dussent pas s'étendre au pays tout entier ni porter sur au moins tout ce qui s'est passé depuis 1896, année de l'événement du Gouvernement actuel, la gauche crierait encore à l'insuffisance de l'enquête.

Je n'hésite pas à affirmer qu'il ne suffirait pas d'un million de dollars pour solder le coût d'une enquête comme celle que demande l'honorable député de Sainte-Anne; et à quoi servirait-elle? A établir si nous sommes capables de bien gérer les affaires de nos ministères, si nos fonctionnaires sont honnêtes, s'il ne ce commet pas quelque méfait au sein des divers départements, et cela quand on n'a pas même l'ombre d'une raison pour mettre en doute l'intégrité du personnel administratif. Qu'est-il résulté de l'enquête dirigée par M. le juge Cassels? En dépit des investigations les plus minutieuses de M. l'avocat Watson et de son confrère, qui sont allés examiner les livres et les comptes des divers fournisseurs du ministère à Saint-Jean, afin de pouvoir comparer les pris payés par l'administration à ceux qu'on fait payer aux particuliers, la commission n'a pu relever un seul cas où un marchand quelconque de la ville aurait fait payer un dollar de plus que le juste prix de ses marchandises.

En mon absence, cet après-midi, le député de Toronto-nord (C. Foster) a demandé si le Gouvernement allait poursuivre certaines perosnnes en justice, nommément les McAvity, de Saint-Jean. Que l'honorable député relise du commencement à la fin les dépositions recueillies devant M. le juge Cassels, il constatera que les McAvity ne se sont jamais fait payer un sou de plus que le juste prix des marchandises qu'ils ont fournies au ministère, et qu'il ne leur est jamais arrivé d'offrir le moindre cadeau à un fonctionnaire quelconque du ministère. Cela n'a pas empêché l'honorable député de poser au premier ministre la question la plus insultante qu'un membre de la Chambre puisse faire à un collègue; en effet, s'écartant des usages parlementaires et s'adressant au premier ministre et non à M. l'Orateur: "Pourquoi" s'écria-t-il, "ne poursuivez-vous pas en justice les gens qui ont volé le public? C'est parce que vous

avez reçu votre part des rapines"—ici l'honorable député fut interrompu par M. l'Orateur, parce qu'il se servait d'un langage peu parlementaire, mais il ajouta: "C'est parce que vous avez reçu votre part des rapines pour les fins du parti." En faisant une telle question, l'honorable député prend injustement à partie les MM. McAvity, de Saint-Jean, hommes dont la parfaite honorabilité et la scrupuleuse intégrité sont bien connues, et dont la maison de commerce est du nombre des plus réputées qui soient au Canada, de l'Atlantique au Pacifique.

M. DANIEL: Que le ministre me permette de faire une question. Les $35,933 qu'il a reçus de M. Gershon S. Mayes, M. George McAvity les a-t-il gardés dans son gousset ou les a-t-il remis à l'association libérale pour servir à des fins politiques?

L'hon. M. PUGSLEY: J'ignore si M. Gershon a remis quelque argent à M. George McAvity et si ce dernier a contribué à un fonds électoral quelconque. Mon honorable ami a l'air d'être renseigné sur ce point; s'il l'est vraiment, il pourrait faire part à la Chambre de ce qu'il sait.

Si je ne me trompe, ce n'est pas au prétendu incident survenu entre M. McAvity et M. Mayes que l'honorable député de Toronto-nord faisait allusion, mais plutôt aux prétendus cadeaux que MM. McAvity auraient faits à certains fonctionnaires du ministère de la Marine et des Pêcheries. J'ai déjà répondu à la question que l'honorable député (M. Daniel) vient de me faire, et quand l'affaire sera régulièrement ramenée sur le tapis, on me trouvera prêt à la discuter. Il va sans dire que nous ne devons pas nous en occuper en ce moment.

L'honorable représentant de la division Sainte-Anne ayant saisi la Chambre d'un amendement portant qu'il y a lieu de penser que les autres ministères sont mal dirigés, qu'il s'y accuse—ce sont les termes mêmes de son projet de résolution—de la négligence officielle, du gaspillage et des transactions frauduleuses, je dois lui faire observer que s'il a des doutes à ce sujet, il lui incombe, en tant que membre de la Chambre, de dire sur quoi il les fonde. S'il a des soupçons à l'égard d'un fonctionnaire quelconque de mon ministère, il est de son devoir de dévoiler le nom de ce fonctionnaire au ministre et au public. S'il a quelque raison de penser que moi-même, en tant que ministre des Travaux publics, je ne remplis pas comme il convient les devoirs de ma charge, que je me suis rendu coupable de négligence ou que j'ai commis quelque faute, il est tenu, s'il n'est pas un lâche, de formuler son accusation; et pour ce qui me concerne, pour ce qui concerne tous mes collègues du cabinet, je suis convaincu que s'il se trouve un député pour nous accuser sous sa responsabilité de membre de la Chambre de mal gérer les affaires des départements, le Gouvernement s'empressera d'autoriser l'enquête la plus complète. Une telle enquête différerait essentiellement de celle que l'on veut faire instituer afin de découvrir si nous gérons convenablement ou non les affaires relevant des divers ministères.

Avant de reprendre ma place, je veux dire un mot des heureuses conséquences qui, selon moi, devront découler de l'enquête dirigée par M. le juge Cassels. Cette enquête, ce ne sont pas les membres de la gauche qui l'ont provoquée; nous la devons à le seule initiative du ministre de la Marine et des Pêcheries. La commission du service civil ayant fait un rapport défavorable à certains fonctionnaires du ministère de la Marine et des Pêcheries, mon honorable callègue, soucieux de la bonne administration de son département et voyant que les commissaires n'avaient pas poussé leurs investigations aussi loin qu'ils auraient pu le faire, pria Son Excellence d'instituer une commission royale qui fût chargée de poursuivre et, au moyen d'une enquête complète, terminer l'œuvre que la commission du service civil avait simplement commencée. Qu'est-il résulté de cette commission royale? Nous avons eu la preuve que tous les maux signalés par M. le juge Cassels proviennent du régime des faveurs qui prévaut depuis que la Confédération existe.

M. DANIEL: Le ministre parle de commission royale; je pense putôt qu'il s'agit d'une commission instituée par le ministre de la Marine et des Pêcheries.

L'hon. M. PUGSLEY: Je suis d'avis que c'est une commission royale. Je ne sache pas qu'il y ait beaucoup de différence entre les deux.

M. BARR: Elle est sensible.

L'hon. M. PUGSLEY: Il n'y en a pas quant au pouvoir de recueillir les dépositions sous serment et d'assigner les témoins.

M. BARR: Le ministre de la Marine et des Pêcheries pourrait certainement nous dire quelle sorte de commission c'était.

L'hon. M. BRODEUR: Au sens de la loi, c'était une commission royale. On peut se prévaloir des dispositions de la loi pour autoriser des investigations de cette nature, et les commissions ainsi instituées sont dites "royales" parce qu'elles sont constituées en vertu d'un décret émanant du roi ou de son représentant.

L'hon. M. PUGSLEY: Par commission royale on entend simplement une commission instituée par Sa Majesté, ou avec son consentement, pour s'enquérir de certaines choses. Dans le cas qui nous occupe, M. le juge Cassels a été nommé commissaire, conformément à la loi et au nom de Sa Majesté. Ce commissaire a déclaré que les abus dont on se plaint sont le résultat d'un

système de favoritisme introduit non par le gouvernement actuel, mais par le premier gouvernement constitué après l'établissement de la Confédération, système qui s'est perpétué jusqu'à nos jours.

Je ne parlerai ni des avantages ni des inconvénients du système qui consiste à dresser, pour chaque spécialité, une liste des noms des principaux marchands et fabricants à qui on puisse s'adresser par voie de concours. Il est certain qu'une telle liste existait et qu'on ne se faisait faire des offres que par un petit nombre de ceux dont les noms y étaient inscrits; il est également certain qu'un tel régime doit nécessairement aboutir à des embarras. Qu'est-ce que le ministre de la Marine et des Pêcheries a fait? Il a supprimé cette liste. A mon ministère, on en a fait autant. Quant au ministère de la Milice, la liste des favoris y a toujours été chose inconnue; la plus grande partie des fournitures y est achetée par voie de soumissions. A mon ministère, on trouve fort avantageux de donner à chacun l'occasion de soumissionner toutes les entreprises. Le grand avantage du système des soumissions, c'est qu'il ferme la porte au favoritisme en ce que l'entreprise est invariablement adjugée au plus bas soumissionnaire. La suppression de la liste des favoris constitue à elle seule une réforme très marquée.

Quand la fourniture des marchandises est mise au concours, nul n'est enclin à faire des cadeaux à certains fonctionnaires dans le but de gagner leur influence ou leur faveur. Au sein de mon ministère, l'influence bienfaisante du régime des soumissions et de la concurrence se fait sentir jusque dans la fourniture des menus articles qui n'entraîne pourtant pas une bien grande dépense.

Ce que le pays attend de nous, c'est que nous faisions notre profit des investigations qui ont eu lieu au sein du ministère de la Marine et des Pêcheries. Il n'entend pas que nous fassions une dépense de près d'un million pour de nouvelles enquêtes portant sur des ministères où il n'y a rien à reprendre. Le peuple veut que nous dirigions les affaires des divers départements de façon effective, en faisant montre de prudence. Tant que nous nous conformerons à cette règle, le public nous accordera sa confiance; dans le cas contraire, nous mériterons sa réprobation.

Je dois m'excuser d'avoir prolongé ainsi mes observations; je me croyais tenu d'exposer en aussi peu de mots que possible les raisons qui, selon moi, militent contre l'adoption de cet amendement. L'attitude que l'honorable député a prise est de nature à mettre tous les députés ministériels dans l'obligation de repousser son amendement. Il n'a pas jugé à propos de prendre une attitude qui nous permît de proposer la modification de sa motion qu'il a déposée en un moment où elle ne peut être considérée que comme une motion de censure, et il invite la Chambre à déclarer qu'elle n'a pas confiance en mon honorable ami, le ministre de la Marine et des Pêcheries, et cela quand le représentant de Sainte-Anne (M. Doherty) est lui-même obligé d'avouer que loin de s'en prendre à l'intégrité de mon collègue, celui-ci a fait tout en son pouvoir pour rendre effective la gestion des affaires de son ministère.

Je combats cet amendement pour deux raisons: la première, c'est qu'il tend à blâmer le Gouvernement; la seconde, c'est qu'il repose sur des allégations dénuées de fondement et contraire à la preuve contenue dans le rapport de la commission du service civil et dans celui de M. le juge Cassels. C'est donc avec confiance que j'invite la Chambre à repousser l'amendement proposé par l'honorable député de la division Sainte-Anne (M. Doherty).

M. GEO. TAYLOR (Leeds): Je n'avais pas l'intention de prendre part aux débats et ne serais pas intervenu à cette heure avancée de la nuit, si le ministre des Travaux publics (l'hon. M. Pugsley) n'avait lui-même pris la parole. Avec l'autorisation de mon chef (M. R. L. Borden), j'avais proposé au whip de la droite de laisser mettre l'amendement aux voix après que les chefs des deux partis auraient porté la parole. J'ai renouvelé ma proposition quand l'honorable député de Wright eut repris sa place. On l'a rejetée. Je pensais que le Gouvernement tenait à ce que la Chambre se formât en comité des subsides et adopta définitivement certains articles du budget. Mais puisque le ministre des Travaux publics a jugé à propos de prononcer un discours de trois quarts d'heure quand la gauche s'était abstenue de répondre à nombre d'orateurs ministériels, je me crois tenu d'appeler son attention sur certains faits importants en ce qu'ils se rattachent à la question qui nous occupe. Mes faits, je ne les puiserai pas dans le rapport de M. le juge Cassels, mais plutôt dans celui de l'auditeur général, et je considère qu'il devrait pénétrer le ministre de la nécessité d'une enquête.

J'appuie sans réserve l'amendement proposé par mon honorable collègue de Sainte-Anne (M. Doherty) et j'approuve le ton de son discours, mais je trouve qu'il ne s'est pas servi de termes assez énergiques pour qualifier et dénoncer comme il convient l'imprévoyance dont le Gouvernement à fait preuve dans la dépense des deniers publsics. En 1896, la dette publique était d'un peu plus de $258,000,000; en 1908, elle se chiffre à $308,000,000, c'est-à-dire qu'elle s'est accrue de $50,000,000 sous le Gouvernement actuel. En 1896, le budget du gouvernement conservateur était de $43,000,000. Au dire de sir Richard Carthwright, cette dépense était excessive; et celui qui occupe aujourd'hui la charge de premier ministre

(sir Wilfrid Laurier) promettait aux gens que, si on le portait au pouvoir, il réduirait de deux, trois ou quatre millions le chiffre des dépenses et s'entourerait d'hommes entendus aux affaires qui géreraient la chose publique d'après les principes qui prévalent dans le monde des affaires.

Le ministre des Travaux publics vient nous dire ce soir que le système du favoritisme existait sous les gouvernements précédents; mais comment peut-il justifier sa conduite en se mettant sous le couvert des fautes des gouvernements précédents, quand le premier ministre avait promis d'effectuer des réformes qui amèneraient une réduction sensible des dépenses? A vrai dire, les dépenses augmentent sans cesse, et le budget de l'an dernier s'élevait à $129,000,000, ce qui, avec le budget supplémentaire de $3,000,000 que nous venons de voter, forme un total de $132,000,000, soit $90,000,000 de plus que ce que dépensait le gouvernement conservateur.

Si à l'augmentation des dépenses on ajoute celle de la dette publique, on constate une augmentation totale de $140,000,000 sous le régime actuel, au lieu de la réduction de deux, trois ou quatre millions qu'on avait promise. J'admets qu'une partie des $132,000,000 que le Gouvernement s'est fait voter pour solder les dépenses du dernier exercices n'est pas susceptible de diminution. Les dépenses prévues par la loi se chiffrent à $26,000,000. Mais le budget de $43,000,000 du gouvernement conservateur embrassait aussi des dépenses prévues par la loi. Il y a en outre $14,000,000 représentant les traitements des fonctionnaires et autres dépenses inévitables. Abstraction faite de ces $40,000,000, il reste une dépense de $92.000,000 faisant l'objet de crédits. Où est allé cet argent. Je dis que chaque dollar de dépense mérite de faire l'objet d'une enquête.

Si mon honorable ami (M. Pugsley) veut bien ouvrir le rapport de l'auditeur général à la page V-52—et je le prie de me bien suivre, car je vais lui dire la page et la date de chaque chose,—il constatera que ses employés ont acheté à Montréal 391 pieds de courroies de cinq pouces au prix moyen de $2.12 le pied. La facture était de $924; une remise de 10 p. 100 en réduisait le chiffre à $831.

L'hon. M. PUGSLEY: Vous parlez de la facture Lymburner?

M. GEO. TAYLOR: Oui. En s'adressant à la fabrique, on aurait pu acheter les mêmes courroies à $293. L'intermédiaire a donc réalisé un bénéfice de $538. Quand j'étais enfant et que j'allais à l'école, l'instituteur posait à la classe ce problème-ci: Un hareng et demi coûtant un penny et demi, combien en aurait-on pour un schelling?—et mon tour, je le poserai au ministre des Travaux publics.

L'hon. M. PUGSLEY: Etes-vous le maître d'école? A cette heure de la nuit, le problème est trop compliqué pour moi.

M. GEO. TAYLOR: Dans ce cas, je prie le ministre de faire le calcul suivant: sur une dépense de $831, l'intermédiaire faisait un profit de $538, quel profit les intermédiaires ont-ils fait sur les $92,000,000 de dépenses faisant l'objet de crédits? C'est un problème que le premier écolier venu peut résoudre par la règle de trois. Si le ministre veut bien faire le calcul, il constatera qu'à ce taux-là les intermédiaires se sont taillé un gâteau de $59,000,000.

Page O-21 du rapport de l'auditeur général, le ministre verra que ses employés, ayant certaines réparations à faire, ont payé à un de ses amis de Saint-Jean $20 à titre de location de deux scies à tronçonner pendant 100 jours à 10 cents par jour. Ces scies leur auraient coûté $7.00 chez le premier quincailler venu; ils ont préféré payer $20 le droit de s'en servir. A la même personne, M. Daniel McLaughlin, ils ont payé $24 la location de trois "planking screws" qu'ils auraient pu acheter à $4.50 pièce. Ils ont payé $5 le droit de se servir d'une meule à aiguiser qu'ils auraient pu acheter à un cent la livre et dont la monture n'aurait pas coûté plus de $3.50. Ils ont donc payé $50 à ce particulier jour se servir d'outils qu'ils auraient pu acheter à $17 et qui seraient restés au département. Dans cette affaire, l'intermédiaire a fait un profit de $33. A ce taux-là, quel a été le profit des intermédiaires sur les $92,000,000 de dépenses faisant l'objet de crédits? Ils ont obtenu exactement $60,763,000.

Que le ministre se reporte maintenant à la page V—53, où sont consignés les achats relatifs à la réparation de certains édifices de Montréal. Ces achats, on ne les a pas faits par voie de soumission; on s'est adressé à un ami politique, M. Marchand, qui a touché $997 en paiement de 11,000 pieds de frêne, de tilleul et d'orme. On a payé le frêne $150 les mille pieds, $100 le tilleul qui se vend partout $28 les 1,000 pids. On a payé en moyenne $90 les 1,000 pieds de frêne, d'orme et de tilleul dont le prix moyen est partout de $35. L'intermédiaire a réalisé un bénéfice de $55 par 1,000 pieds. Sur une vente de $997, l'intermédiaire faisant un profit de $607, quel a été le profit des intermédiares sur $90,000,000 de dépenses? A ce taux-là, ils ont écumé $57,000,000.

Quand on eut terminé le bâtiment, on chargea un M. Thibault de poser à l'étage supérieur un parquet en bois dur à raison de $16 le carré. Le plancher mesurant 216 carrés, on paya $3,456 au fournisseur. 40 carrés de parquet en bouleau à $16 le carré ont coûté $636.

L'hon. M. PUGSLEY: Qu'entendez-vous par un carré?

M. GEO. TAYLOR: Je m'étonne que le ministre des Travaux publics ne le sache

pas. Le premier écolier venu sait que le carré est une surface dont chacun des quatre côtés mesure 10 pieds.

L'hon. M. PUGSLEY: J'avoue que je l'ignorais.

M. GEO. TAYLOR: Vous ne méritez pas d'être ministre des Travaux publics. Voilà le savoir de celui qui fait ériger des édifices par tout le pays! Il paie $16 ce qui ne vaut que $7. Je suis allé chez moi samedi dernier et j'ai demandé à MM. Mitchell et Wilson, qui comptent parmi nos plus grands marchands de bois, de me dire à quel prix ils vendent le carré de bois dur, érable ou bouleau. Ils m'ont répondu qu'ils le vendent $7, et $6.50 quand c'est du hêtre. Et cependant le ministre l'a payé $16 à un ami politique de Montréal. 256 carrés lui ont coûté $4,090. S'il avait demandé des soumissions, il n'aurait pas payé plus de $7 le carré. Dans cette affaire, l'intermédiaire a fait un profit de $2,300. A ce taux-là, quel a été le bénéfice des intermédiaires sur $92,000,000?

Page V-103, le ministre verra que l'on a acheté à un M. Desrosiers, de Hull, pour les navires de son ministère, 3,010 pieds de tilleul à $60 les 1,000 pieds qu'on aurait pu ne payer que $18 ou $25. Le ministre des Chemins de fer sait quelle quantité il s'en consomme dans les ateliers des chemins de fer, où on n'achète que du bois de qualité supérieure. Dans ce cas-là, le ministre des Travaux publics a payé le même bois $60 les 1,000 pieds. Sur les $180 de bois que le ministre aurait pu acheter à $75, l'intermédiaire a écumé $105. A ce taux-là, quel a été le profit des intermédiaires sur $92,000,000? De $54,000,000. En chaque cas, le bénéfice se chiffre entre $50,000,000 et $60,000,000.

Je pourrais relever une centaine de cas semblables dans le rapport de l'auditeur général. Je ne m'étonne pas qu'on s'oppose à l'institution d'une enquête. Mais le public demande que l'on scrute à fond tous les comptes des 12 années dernières. Ce que je viens de signaler n'est qu'un exemple pris entre mille.

Passons maintenant au coût des steamers de l'Etat. En 1896, le Canada possédait neuf steamers: l' "Aberdeeen", l' "Alert", le "Druid", le "Canadian", le "Lansdowne", le "Newfield", le "Quadra", le "Sir James Douglass" et le "Stanley". Il en possède encore neuf, mais certains des anciens ont été remplacés par de plus grands. En 1896, les neuf steamers occasionnaient une dépense totale de $150,000. A l'heure actuelle, les neuf steamers de l'Etat sont: l' "Aberdeeen", le "Champlain", le "Druid", le "Lady Laurier", le "Lansdowne", le "Minto", le "Montcalm", le "Quadra" et le "Stanley"; l'an dernier, ils ont entraîné une dépense de $696,000, ce qui accuse une augmentation de $519,000. Comment a-t-on dépensé tout cet argent? En voici un exemple.

M. G. TAYLOR.

En 1896, les appointements des capitaines et des membres de l'équipage de ces steamers se chiffraient, en tout, à $138,000; il en coûtait $77,000 pour nourrir tout ce personnel. Aujourd'hui,—pour ne citer qu'un exemple,—il en coûte $13,059 pour approvisionner l'"Aberdeen", soit $32.50 par mois pour chaque homme, en supposant que l'équipage fût au complet. La nourriture seule de chaque homme de l'équipage coûte $32.50 par mois; le Gouvernement fournit en outre les cuisiniers, les garçons, la vaisselle, etc.

Quand, il y a quelques années, j'appelai l'attention là-dessus, le ministre promit d'effectuer une réforme et de faire en sorte que les hommes fussent nourris par le capitaine et le commis aux vivres moyennant tant par jour. Il a effectivement opéré un changement; quelle économie en est-il résulté? Au capitaine ou au commis aux vivres du "Montcalm" il accorde 50 cents par jour pour la nourriture de chaque homme de l'équipage, et on constate que la dépense occasionnée par ce steamer est de $8,693, soit, par homme, de $16 par mois. Sous le système du favoritisme, les pommes dont on avait besoin pour ce navire se payaient $10 le baril, et tout le reste en proportion. La nourriturre de chaque homme ne coûte que $16 par mois quand c'est le commis aux vivres qui la fournit et est chargé de l'achat des approvisionnements, tandis que sous le régime du favoritisme politique, elle revient à $30 ou $32.50 par mois. N'est-ce pas un réel gaspillage?

Que le ministre veuille bien passer maintenant à la page O—16 du rapport de l'Auditeur général: il y trouvera l'explication de cet excès de dépense. A bord du "Lady Laurier", la pension revient à $30 par mois.

John Tobin et Cie, Halifax: 1 caisse d'eau Apollo, $9; 5 caisses de crême concentrée à $4.60; 5 caisses de lait concentré à $5.20; 4 barils ½ de hareng à $2.50; confitures, etc., $6.60; 2 barils de porc à $22; 8 caisses d'eau Radnor (en demi-bouteilles) à $8.38; 7 caisses (bouteille d'un chopine) à $9.50; 1 demi-baril d'alose, $12.50.

Voilà comment on s'y prend pour nourrir l'équipage du "Lady Laurier" et comment il se fait qu'il en coûte si cher.

Passons au "Minto". Le ministre verra, page O—25, qu'on a payé $10 le baril les pommes achetées à Louis Marois, de Québec, les dindes $3.75 pièce, et le reste dans la même proportion. On a payé les pommes $10 le baril quand elles se vendaient $2.50 et $3 à Ottawa.

Je veux montrer par un autre exemple comment on s'y est pris pour favoriser un ami politique.

Une VOIX: Adopté.

M. GEO. TAYLOR: Quand j'aurai fini, pas avant. A J. J. Yorston, de Pictou, on a payé $580 pour avoir par deux fois tiré le "Minto" hors de l'eau, 1,451 tonnes à 20

cents, 29 jours de mise en radoub, $4,207.90. Si le ministre de la Marine et des Pêcheries avait mis ce steamer dans le bassin de radoub de Kingston ou un autre, aurait-il payé même le moitié de cette somme-là?

J'ai sous les yeux un tableau que j'ai dressé moi-même. En 1896, l'uniforme du personnel des neuf steamers de l'Etat, coûtait $150. Que coûte-t-il aujourd'hui? Le Gouvernement ne se contente plus de fournir à chaque homme une casquette pour tout uniformme; il faut qu'il l'habille de la tête aux pieds. De $150 qu'il était en 1896, le coût des uniformes s'est élevé l'an dernier à $14,500. Qu'on me permette de signaler quelques-unes des dépenses relatives à l'habillement des équipages. Ces uniformes, on ne les a pas tous achetés à la même maison; on s'est adressé à divers établissements, entre Halifax et Québec, pour en obtenir ce qu'il fallait à chaque steamer. Certains amis politiques ont obtenu deux ou trois commandes. Le capitaine, les mécaniciens et les membres de l'équipage étant bien rémunérés, pourquoi ne s'habilleraient-ils pas à leurs propres frais? Considérons le cas du "Montcalm":

8 uniformes à..	$25
10 "	21
3 habits à..	45

Des habits qui conviendraient à des membres du Parlement. Ils coûtent $135. (Rires.)

Le ministre aura l'occasion de rire avant que je reprenne ma place.

41 vareuses bleues à..	$3 50
41 pantalons bleus à..	3 50
41 collets bleus à..	0 35
41 chemisettes blanches à..	1 00
41 complets en toile blanche à..	2 50
41 tricots à..	2 75

Chez le marchand d'en face an achète pour $301 et l'on obtient ainsi le total de $1,415 que reprérente le coût des uniformes des officiers et matelots du " Montcalm ".

Une VOIX: Quelle est la proportion d'après la règle de trois?

M. GEO. TAYLOR: D'après la règle de trois, nous ne devrions rien fournir du tout. Nos employés étant bien payés, ils doivent pouvoir s'habiller à leurs propres frais.

La dépense que je relève plus loin portée au compte du chenal de navigation, le ministre pourrait-il me dire quelle quantité de vase elle lui a permis d'extraire? Voici quelques-unes des inscriptions de la page O—163 du rapport de l'auditeur général:

7 matinées à $13.

(Rires.)

Je m'étonne que le premier ministre trouve en ceci matière à rire. C'est en lui que le peuple a mis sa confiance, et cependant il tolère qu'un de ses ministre gaspille ainsi les deniers publics.

1 manteau de dame..	$25
8 costumes de dame à..	30

Ces dépenses se chiffrent à $744. J'aimerais que le premier ministre y appliquât la règle de trois. Un costume permettant d'extraire 20 verges de vase du chenal, combien en exraira-t-on avec les 8 costumes payés $30 pièce? Il y a pis que cela encore, et cependant le ministre des Travaux publics prétend qu'il n'est pas besoin d'enquête.

Une VOIX: Quelles étaient ces dames?

M. GEO. TAYLOR: Je l'ignore. Avant que la session finisse, j'aurai l'occasion de ramener la question sur le tapis. Les ministres ont à Toronto un ami à qui il a fallu donner sa part du gâteau:

63 douz. et 5-12 de foulards noirs.. ..	$686 90
18 douz. d'insignes de sous-officiers.. ..	34 50
31 douz. d'insignes..	54 18
100 grosses de boutons dorés canadiens.	613 10
20 verges de galon d'or, 1¼..	46 13
400 verges de galon d'or, ⅜..	271 70
200 paires de pattes de collet d'officier..	109 50
25 paires de pattes de collet de commandant..	17 74
24 douz. d'insignes de casquettes d'officier..	385 44
119 douz. d'insignes et rubans de casquette..	189 68

L'hon. M. EMMERSON: Qui donc prétend que le Canada ne fait aucune dépense pour sa marine?

M. GEO. TAYLOR: Les droits sur ces articles étant de $456, le transport ayant coûté $18, et deux caisses, $9, voilà $2,896 de l'argent du peuple que l'on eût tout aussi bien fait de jeter à l'eau. Je le demande au ministre des Travaux publics, à quoi bon acheter 50 douzaines de foulards? Je lui ai indiqué les dates et les pages du rapport de l'auditeur général. Toutes ces dépenses signifient que de $51,000,000 à $60,000,000 sont allés aux intermédiaires sans profit aucun pour le pays. Et on ose soutenir qu'il n'y a pas lieu d'instituer d'enquête sur les affaires de ce ministère.

Le premier ministre a tellement ri aux éclats qu'il n'a pas dû entendre les citations que j'ai faites ce soir; qu'il me dise donc pourquoi on a payé $30 pièce huit costumes de dame que l'on a inscrits au compte du chenal de navigation. Cela n'indique-t-il pas la nécessité d'une enquête? Le fait a-t-il été signalé à M. le juge Cassels? Que le ministre demande à ses trois fonctionnaires de Montréal pourquoi ils ont certifié ce compte de $831 quand ils auraient pu se procurer les marchandises pour $209.

L'hon. M. PUGSLEY: Je le leur ai déjà demandé.

M. GEO. TAYLOR: Si les amis politiques de l'honorable ministre n'ont pas fait servir ces $531 à des fins électorales, j'aimerais savoir ce qu'ils en ont fait. Pourquoi a-t-on payé le tilleul $100 les 1,000 pieds et le frêne $150? Les ministériels qui vont voter

contre l'amendement savent fort bien qu'à $100 ce bois-là est vendu presque quatre fois trop cher. Ils sont toujours prêts à voter dans le sens qu'on leur indique.

Je crois en avoir dit assez pour convaincre même les plus endurcis que le Gouvernement est tenu d'instituer une enquête sur ces transactions qui font perdre de l'argent à l'Etat et contribuent réellement à grossir la dette nationale. Pour quelle raison le Gouvernement donnerait-il $10 pour avoir le droit de se servir de deux scies à main valant $7?

L'hon. M. PUGSLEY : Je pensais que c'étaient des scies à tronçonner.

M. GEO. TAYLOR: Le ministre devrait savoir que le premier quincailler venu lui en vendra à raison de 50 cents le pied.

L'hon. M. PUGSLEY: Elles coûtent plus cher que cela.

M. GEO. TAYLOR : Non pas; j'en ai vendu en quantité. Ces vis de serrage dont on se sert pour border les navires, le Gouvernement a payé $8 par jour pour s'en servir quand il aurait pu acheter l'outil complet à $3.50. Qui donc a écumé dans ce cas-là ? Je pourrais citer encore un grand nombre d'autres cas, mais je crois avoir réussi à démontrer que des $92,000,000 du budget voté par le Parlement, $51,000,000 ou $60,000,000 représentent le bénéfice réalisé par les intermédiaires.

Certes, les membres de la Chambre devraient tous appuyer l'amendement de mon honorable collègue de la division Sainte-Anne (M. Doherty).

L'hon. R. LEMIEUX (directeur général des Postes): A cette heure matinale, je ne veux pas retenir la Chambre bien longtemps. Je me serais abstenu d'intervenir dans ce débat si je n'avais considéré que les égards que je dois à mon collègue qui représente la province de Québec à la Chambre des communes m'imposent l'obligation d'élever la voix, non parce qu'il a besoin qu'on le défende, mais dans le but de justifier l'attitude du parti libéral, attitude que l'on combat en même temps qu'on le prend à partie.

J'ai été bien aise d'entendre hier le discours de mon vieil ami, le représentant de la division Sainte-Anne (M. Doherty). Le ton qu'il a pris pour proposer son amendement ne m'a pas étonné. Je le connais depuis des années; je sais parfaitement qu'il place l'honneur au-dessus de tout, et je crois qu'il est dépourvu de préjugés politiques.

Grâce au représentant de la division Sainte-Anne, le voile est levé et nous savons, et le public et la Chambre savent, que le ministre de la Marine et des Pêcheries est un honnête homme. Dans des circonstances ordinaires je n'en parlerais pas et personne ne s'y arrêterait, car le premier devoir d'un homme public, envers lui-même et envers sa patrie, c'est d'être d'une inviolable intégrité. Cependant, depuis deux ou trois ans, nous avons entendu tant de commentaires sur la probité et l'intégrité du ministre qu'il est consolant d'entendre un homme de la trempe du représentant de la division Sainte-Anne déclarer qu'à son avis le ministre de la Marine est certainement un homme d'honneur.

Le Parlement, vous le savez, n'est pas une école d'admiration mutuelle. Mais, vu que nous sommes probablement rendus à l'épilogue d'un lamentable récit, me sera-t-il permis de dire un mot de mon collègue qui représente Rouville depuis 1891.

De 1891 à 1896, il s'est trouvé dans les rangs de l'opposition. En tant que simple représentant de Rouville, comté qui a toujours élu des hommes de talent, il jouissait dans cette enceinte de l'estime de tous ses collègues. On avait beaucoup d'estime et de respect pour lui en 1896, lorsqu'il fut élu Orateur suppléant pour devenir plus tard président de la Chambre.

Les plus anciens députés se rappellent qu'il a brillé au fauteuil présidentiel que vous occupez maintenant, monsieur l'Orateur. Il jouissait encore du respect et de l'estime de la députation, lorsque, plus tard, le premier ministre lui confia l'important portefeuille du Revenu de l'intérieur. Non seulement les députés des deux partis l'estimaient et le respectaient, mais tous avaient confiance en lui.

Personne n'ignore que cet homme, qu'on a représenté au pays comme un criminel et dont on a terni la réputation par les plus viles insinuations, a fait aux trusts, en sa qualité du ministre du Revenu de l'intérieur, non pas une lutte isolée; mais, en vérité, une guerre acharnée. J'affirme qu'à ce moment-là toute la députation avait confiance en lui.

Un jour, on lui offrit le portefeuille de la Marine et des Pêcheries et, dès lors, il fut en butte à toutes sortes d'attaques. Je ne suis pas surpris qu'il y a deux ans on se soit rué sur l'un des membres du ministère libéral. A la veille de l'élection, le parti conservateur avait besoin de trouver un bouc émissaire parmi les libéraux. L'histoire, seulement se répète. En 1900, après quatre années de régime libéral, ne trouvant rien à reprocher à notre politique et comprenant, au contraire, que le pays avait prospéré en dépit d'eux, nos adversaires n'avaient pas d'autres ressources que de reprocher au parti libéral d'être corrompu. Ce reproche fut adressé à celui qui représente la circonscription de Brandon. Le pays était couvert d'affiches qui disaient que notre collègue, qui occupait alors le devant de la scène, avait agi malhonnêtement dans son administration du district du Yukon, nouvellement découvert. On se rappelle la lutte qu'il soutint au Nord-Ouest contre sir Charles Hibbert Tupper. A l'élection de 1906, il ne fut pas question de la politique

douanière des libéraux ni des principes qui divisaient les deux partis; la lutte se livre sur de tapageuses accusations de corruption. Il en fut de même à l'élection de 1904. Cette année-là, le bruit courait que des membres du parti libéral ne seraient pas seulement cités devant le tribunal de l'opinion publique, mais qu'on les traînerait devant les cours de justice criminelle.

Pendant la dernière campagne électorale, ces accusations furent répétées et il fallut trouver un autre bouc émissaire. Par malheur, les circonstances favorisaient nos adversaires dans leur campagne de diffamation. Personne n'ignore qu'on avait considérablement agrandi la sphère d'action du département de la Marine et des Pêcheries qui était devenu un département à gros budget de dépenses. Le ministre qui le dirigeait, feu l'honorable Raymond Préfontaine, était mort subitement à Paris et sa dépouille avait été ramenée en Canada.

Mon collègue dut entreprendre de gérer ce département entre lequel des accusations furent proférées dès l'ouverture des Chambres. Des insinuations furent faites non seulement contre le ministre, mais contre son prédécesseur défunt, tant dans les journaux qu'à la tribune populaire. Cependant, les protestations furent si nombreuses dans tous les milieux, même parmi les conservateurs, qu'aussitôt les accusations dirigées contre le défunt ministre cessèrent et ne visèrent plus que mon collègue (M. Brodeur). Tout le monde admettra que, dans ces circonstances, son attitude fut digne. L'élection devait avoir lieu à brève échéance et, à la veille de la dernière session, on avait nommé une commission, qui devait faire une enquête, non pas sur l'administration des départements, mais sur le sort des employés publics.

Nous avions entendu dire ici et ailleurs que les fonctionnaires de l'Etat étaient insuffisamment rétribués, que l'ouvrage était mal réparti entre les commis des différents départements, et que le ministère avait nommé une commission d'enquête pour examiner les deux faits ci-dessus. Il choisit trois citoyens désintéressés qui firent rapport au Parlement touchant le service civil en général. Pendant son enquête au département de la Marine et des Pêcheries, la commission crut découvrir de graves irrégularités qu'elle mentionna dans son rapport. Le représentant de Saint-Antoine a incorporé dans son amendement les paroles mêmes dont les commissaires se sont servis. Que devait faire le ministère lorsque ces trois commissaires désintéressés et probes firent rapport que le département manquait d'organisation, de conscience, et que certains fonctionnaires servaient deux maîtres à la fois, malgré l'Ecriture?

En présence de ces vagues accusations dirigées contre le département de la Marine et des Pêcheries, le ministère ne fit pas la sourde oreille. Il nomma une autre commission présidée par un juge. Je ferai observer que les ministères précédents ont déjà choisi des juges pour faire des enquêtes. Dans le présent cas, le parti libéral ne s'est pas demandé si M. le juge Cassels avait été autrefois un partisan du ministère ou un conservateur. Personne n'ignore qu'il était conservateur indépendant lorsqu'il pratiquait au bureau de la ville de Toronto. Il fut donc chargé de s'enquérir de la vérité des accusations vagues et indéfinies que les trois commissaires avaient portées sans nommer personne.

M. le juge Cassels accepta la tâche et se mit à l'œuvre. Le ministère nomma des avocats, les meilleurs qu'il put trouver au Canada, pour lui aider. Je ne répéterai pas ce qui s'est dit dans les deux camps; je ne citerai pas les conclusions du rapport. M. le juge Cassels a déclaré que des irrégularités graves ont été commises au département de la Marine et des Pêcheries. Qu'on me permette de signaler une chose que nos adversaires ne doivent pas perdre de vue et dont le public a tenu compte à la dernière élection générale, à savoir que les fonctionnaires publiquement désignés comme coupables de fautes graves avaient presque tous été nommés sous le régime conservateur, il y a trente au quarante ans.

Je ne prétends pas que les fonctionnaires que le parti libéral a nommés ne sauraient faillir à leur devoir. Cependant, dans le présent cas, le public savait que les employés qui étaient la cause de tous les ennuis du département de la Marine et des Pêcheries étaient les créatures de l'ancien parti conservateur. Le rapport de M. le juge Cassels a été publié. Le ministre de la Marine et des Pêcheries a-t-il négligé de prendre des mesures basées sur ce rapport? Voici comment les événements s'enchaînent: le Gouvernement a immédiatement ordonné une enquête afin de découvrir les coupables; leurs noms ont paru dans le rapport de M. le juge Cassels. Le ministre a-t-il négligé d'accomplir son devoir dans des circonstances très difficiles, car chacun sait qu'il est cruel pour un patron, surtout pour un ministre de la couronne de congédier quelques-uns de ses employés. Mon collègue a congédié les coupables et, conséquemment, il a fait disparaître les griefs dont on se plaint dans le rapport de la commission du service civil et dans celui de M. le juge Cassels.

On a pu faire des insinuations, mais pas pas une seule accusation n'a été portée contre un ministre de la Couronne. J'en appelle à l'honorable député de Sainte-Anne; j'en appelle à ses remarquables qualités judiciaires, et je lui demande pourquoi il veut cette enquête. A-t-on porté quelques accusations? Il sait parfaitement que dans le parlement anglais, à moins qu'un député ne mette son siège en jeu, et ne porte une accusation formelle, il ne pourra jamais obtenir une commission d'enquête.

Le Gouvernement peut se payer le luxe

d'ignorer de simples insinuations. Peut-on raisonnablement nous demander d'instituer des enquêtes, sur de simples insinuations? Pas une seule accusation n'a été portée contre un ministre. On en a porté contre certains fonctionnaires, mais des commissaires ont été chargés de s'en enquérir et ceux dont la culpabilité a été démontrée ont été destitués.

D'autres accusations ont aussi été portées contre le système de favoritisme politique qui est en vigueur depuis la Confédération. Qu'est-il arrivé? Je renvoie mes honorables amis à cette partie du rapport où le juge Cassels déclare que, malheureusement, plusieurs employés subalternes succombent parfois à la tentation, parce qu'ils sont mal rétribués, et où il fait observer que les corrupteurs sont parfois les plus coupables.

Quant à la suppression de la liste des clients politiques, tout le mérite en revient à mon collègue, le ministre de la Marine et des Pêcheries. C'est lui qui a pris le taureau par les cornes et qui a supprimé cette liste.

Le parti libéral a aboli le système du favoritisme. Prenons ensuite le second grief dont on se plaint, c'est-à-dire l'insuffisance de la rétribution des fonctionnaires. Le ministère s'est attaqué à la racine du mal. L'an dernier, sous l'inspiration de l'honorable ministre de l'Agriculture, un projet de loi tendant à réformer le service civil a été déposé.

A l'avenir la nomination des employés publics ne dépendra pas uniquement du caprice d'un parti, mais d'une commission indépendante. Nous en avons maintenant une qui fera le choix des fonctionnaires, indépendamment de toute considération politique, et uniquement en se basant sur leur mérite.

Il y a à peine quelques semaines, le Parlement a accepté un projet de loi afin d'augmenter les appointements des employés mal rétribués. Cette grande réforme a été accomplie par le parti libéral. Je pense que nous avons coupé la racine du mal.

On nous demande maintenant de nommer une autre commission pour faire une enquête sur l'administration des autres départements. De quels départements? L'honorable député en a-t-il nommé un seul où il y ait lieu de faire une enquête? Non. Je m'adresse de nouveau à son intelligence et à sa connaissance des institutions parlementaires.

N'est-il pas vrai que l'usage en ces matières, lorsqu'il y a quelque chose à reprendre à l'administration des affaires publiques, est de porter une accusation devant le Parlement, le tribunal suprême, et d'attendre sa décision. Les membres de la Chambre sont élus par le peuple et le cabinet est choisi parmi les représentants du peuple. En somme, ce dernier n'est qu'un comité des Communes. S'il y a des accusations portées contre lui, c'est le Parlement qui doit en être saisi et ces accusations tombent à l'eau lorsque la majorité de la députation juge qu'elles ne sont pas fondées. Cependant les membres de cette Chambre sont responsables au peuple qui les élit et qui se prononce sur leur conduite.

Telle est la théorie des institutions parlementaires anglaises. C'est celle que j'entends accepter et, quant à moi, je repousse l'amendement proposé par mon collègue de la division Saint-Antoine.

M. J. D. TAYLOR: Le dernier argument du directeur général des Postes et ses citations bibliques me font penser à plusieurs des exemples que nous avons vus, ce soir, de Lucifer invoquant les Ecritures pour se disculper. Au lendemain de l'élection générale du 26 octobre dernier, plusieurs journaux luttèrent à l'envie pour découvrir la raison ou la signification de ce qui s'était passé. Un certain journal, qui ne manque pas de sympathie pour les députés de la droite, suggéra que le résultat de l'élection du 26 octobre signifiait que le peuple avait résolu de " laisser celui qui est injuste demeurer injuste et celui qui est impur demeurer impur ".

Je me demande si l'argument dont on s'est servi ne prouve pas la vérité de la réponse donnée par ce journal. On nous invite à repousser la présente proposition en faveur d'une enquête impartiale sur l'administration de départements importants, sous le prétexte qu'une élection générale a eu lieu alors que les scandales dont nous nous plaignons étaient encore vivaces dans la mémoire du public, et qu'à cette élection, le ministère a obtenu la majorité qui l'appuie dans cette enceinte.

Vu l'heure qu'il est, je ne me propose pas d'insister sur ce sujet, si ce n'est pour dire que la majorité que le ministère a obtenue n'est pas plus considérable que le nombre des personnes figurant sur les bordereaux de paye dans les différentes circonscriptions électorales. Au fait, j'ose dire que, si l'on fait entrer en ligne de compte tous ceux qui sont inscrits sur les bordereaux de paie, surtout ceux qui émargeaient au budget le jour du scrutin, on constatera que la majorité du ministère est très inférieure au nombre de ses propres employés.

La raison qui m'a engagé à prendre part au débat à cette heure-ci, c'est qu'à mon avis les annales seraient incomplètes sans l'addition d'un chapitre contrastant l'attitude actuelle du premier ministre avec celle qu'il avait prise dans une circonstance très importante, alors que le Parlement avait à adopter ou à rejeter le rapport d'une enquête concernant l'un des départements. A cette époque-là, il ne dirigeait pas les forces ministérielles, mais il occupait le siège du chef de l'opposition; il remplissait le rôle de grand inquisiteur de la gauche.

Il y eut une enquête concernant le dépar-

tement des Travaux publics à la suite de graves accusations qui avaient été longtemps colportées au Parlement et dans les journaux et qui avaient enfin été soumises au comité des privilèges et des élections pour être l'objet d'une enquête approfondie. Lors de cette enquête, nous n'avons pas été témoin du spectacle que nous offrent aujourd'hui les députés ministériels qui entravent constamment les travaux d'une commission qui n'est autorisée qu'à rechercher les employés subalternes. Nous n'avons pas limité l'enquête de manière à pouvoir l'étouffer dès qu'un témoin dirait—comme les journaux m'ont appris qu'un témoin l'a déclaré au cours de la présente enquête—que l'une des raisons qui l'avaient décidé à exiger du département des prix excessifs était l'obligation de contribuer à la caisse électorale.

Au contraire, chaque fois qu'il était question de cela, l'enquête devenait plus serrée, le zèle de chacun se ranimait, tous les intéressés recevaient des citations et comparaissaient devant le comité pour y être interrogés sur les moindres détails. Que fit-on dans le cas d'un ministre soupçonné d'avoir reçu de l'Etat—ou d'avoir été de connivence avec l'entrepreneur qui avait reçu de l'Etat—des sommes qu'il n'avait pas le droit de recevoir? Est-ce qu'on accepta sa déclaration qu'il était innocent, le ministre ayant déclaré sous sa responsabilité de membre de la Chambre qu'en ce qui le concernait, l'accusation était dénuée de fondement? Non, on fit venir le ministre avec son livret de banque, et les comptables de la banque vinrent avec leurs grands-livres renfermant son compte depuis le jour où il était entré en fonctions jusqu'au jour de l'enquête, et chaque inscription du compte fut examinée.

Après cette enquête, le comité se présenta devant la Chambre et lui soumit certaines conclusions. On avait pris quatre mois à faire cette enquête qui avait été aussi complète qu'une enquête peut l'être, car le ministère avait nommé pour la diriger des avocats éminents dont l'un avait été choisi dans l'autre camp, pour dissiper tout soupçon de partialité. Lorsqu'il fut question de faire adopter le rapport par la Chambre, M. Laurier, d'après le hansard du 24 septembre 1891, fit les commentaires suivants:

Ce n'est pas une question de délits individuels, monsieur l'Orateur. Des délits individuels peuvent toujours être commis; il peut se perpétrer des fraudes dans les sociétés les plus honnêtes, mais dans le présent cas, nous avons à combattre un système qui envahit tout le service public, du haut en bas de l'échelle. Nous nous sommes souvent vantés, dans ce pays, de notre moralité politique surtout lorsque nous la comparons avec celle de nos voisins, les Américains. Mais le peuple américain nous a donné un exemple qui devrait nous être utile dans cette circonstance. Il y a vingt ans, en nous comparant avec nos voisins, les yeux élevés vers le ciel, nous remerciions le Seigneur de ce que nous ne ressemblions pas aux autres nations. J'admets que nos voisins avaient à rougir dans ce temps-là.

J'omets un passage qui n'a pas trait au sujet de la présente discussion, et je tombe ensuite sur ces jaroles:

Mais je désespère presque de mon pays, quand je vois le Gouvernement disposé à punir les délinquants secondaires, mais reculer devant les puissants; quand je le vois assez disposé à punir les employés, mais refuser de censurer les hommes qui sont le plus blâmables de tous. Comment cette nation peut-elle espérer subsister, si de telles fautes sont pardonnées? Aucune nation ne peut subsister, lorsque les fonds publics ne sont pas appliqués exclusivement aux fins publiques.

En discutant cette question, l'autre jour, l'honorable député de Jacques-Cartier n'a été que trop heureux d'accuser le parti libéral et de faire remarquer que des accusations sont portées contre ce parti dans la province de Québec. Je ne veux pas préjuger cette affaire, monsieur l'Orateur; je dirai seulement ceci: c'est que cet acte de justice que nous demandons devant le Parlement nous voulons aussi qu'il s'applique à la province de Québec. Lorsque, après une enquête, l'on constate que le blâme et la censure sont mérités, l'ont doit décerner le blâme et la censure. A l'heure présente, j'en appelle spécialement à mes compatriotes d'origine française et leur demande d'accomplir le devoir de l'heure présente...

Le " devoir de l'heure présente " semble avoir hanté les cerveaux en ce temps-là comme en 1908.

... quelque pénible que soit ce devoir.

Ce n'est pas ma seule voix qui évoque leurs souvenirs; c'est l'histoire en mains que j'en appelle à eux. En cette circonstance, on a choisi la vieille cité de Champlain pour en faire le foyer de toutes les concussions qu'on pourrait découvrir. Hélas, ce n'est pas la première fois que le cas se présente, et son histoire peut vous rappeler ce qu'il lui en a coûté.

Ainsi, on voit qu'à plusieurs étapes de ces deux enquêtes, la situation en 1891 était analogue à celle qui se présente aujourd'hui au Parlement. l'Orateur ajoute:

Il ne faut pas croire, monsieur l'Orateur, que le système d'exactions que la présente enquête a révélé ait été inventé dans le département des Travaux publics. Le système actuellement en usage de préparer les contrats pour le plus grand avantage des entrepreneurs, de substituer l'intérêt particulier à l'intérêt général, d'appauvrir le trésor public afin d'enrichir quelques individus ne tient pas son origine du département des Travaux publics. Il était pratiqué en grand à ces époques fatales de notre histoire par l'intendant Bigot et ses créatures Pean, Vergor et le reste. Au mois d'août 1757. M. de Doreil, un des commissaires de l'armée, écrivait ce qui suit au ministre de la Guerre, au sujet de Péan, un des favoris de Bigot: "Péan a fait si rapidement fortune dans l'espace de huit ans qu'on suppose qu'il est maintenant riche de deux millions."

Monsieur l'Orateur, il ne m'est pas permis d'appliquer ces paroles à personne, mais je demande à ceux qui connaissent notre histoire et les légendes dont les mem-

bres de cette Chambre se font l'écho s'il s'est édifié des fortunes semblables sous l'égide du parti libéral qui détient aujourd'hui le pouvoir au Canada. Cet éloquent passage se termine ainsi:

Le Canada était devenu la proie de chacals politiques constitués en pourvoyeurs de Sa Majesté léonine, qui, une fois éveillée rassemble ses forces pour faire la conquête de ce territoire.

Ces paroles sont de Parkman. Ensuite, M. Laurier ajoute:

Rien de plus humiliant que ces paroles de l'historien, et pourtant ce n'est que la vérité. Tout manquait à la colonie, la porte était ouverte à l'envahisseur et il lui fut impossible de se relever de sa défaite, ses ressources se trouvant entre les mains de spéculateurs éhontés. Cent trente ans se sont écoulés depuis cette date fatale; le temps et une ère de liberté ont fait sécher les pleurs, mais la tache est restée, et vous ne trouveriez pas un hameau dans toute la province où les noms de Bigot et de Péan ne sont pas voués à l'exécration.

Eh bien, monsieur l'Orateur, le Canada est retombé sous les griffes des chacals du Gouvernement au pouvoir. Nous ne voyons encore de tous côtés que des vols et des fraudes; aujourd'hui, encore, nous n'entendons parler que de certificats falsifiés et acceptés quand même. Nous n'avons plus Montcalm, mais s'il vivait, s'il était dans ces murs, il dénoncerait les Bigots et les Péans de nos jours avec la même ardeur qu'autrefois. Nous n'avons plus Montcalm, c'est vrai, mais il nous a laissé son exemple et si son patriotisme fait encore battre le cœur de mes compatriotes, il me suffit de leur dire: Ce qu'il ferait en semblable circonstance, faisons-le nous-mêmes.

Eh bien, monsieur l'Orateur, je ne vois pas pourquoi je ne m'adresserais pas à mes compatriotes de la province de Québec, où j'ai vu le jour, comme le premier ministre s'est adressé à eux dans cette circonstance. Je ne vois pas pourquoi je ne leur demanderais pas d'imiter le noble exemple de Montcalm. L'administration du pays a été confiée à des hommes de leur race et de leur province qu'ils aimaient à respecter et qui avaient si dignement rempli les fonctions de chefs dans la vie politique et sociale de cette province. Aujourd'hui que ces hommes tiennent les rènes du pouvoir, je ne vois pas pourquoi je ne demanderais pas à mes compatriotes de conserver leur réputation sans tache et de ne pas accoler leurs noms à ceux de Bigot, Péan et Vergor sur le tableau de déshonneur dont on a parlé dans ce récit.

M. JOSEPH ERNEST OSCAR GLADU (Yamaska) (texte): Monsieur l'Orateur, avant de commencer mes remarques sur la motion qui est maintenant devant la Chambre, je désire dire quelques mots en réponse à l'honorable député de Leeds (M. Taylor). Il nous a rappelé tout à l'heure un épisode de son enfance. En le regardant, on s'aperçoit qu'il n'est plus un enfant, mais en

l'écoutant on est porté à croire qu'il retourne à l'enfance.

Cet honorable député nous déclarait en gémissant que la dette du pays était actuellement rendue à la somme de $309,000,000. Si ce n'est pas de l'enfantillage de sa part, je ne sais pas comment on pourrait traiter cette affirmation peu sérieuse de l'honorable député. Il sait parfaitement bien que pour se rendre compte de la situation financière d'un pays, il ne suffit pas d'examiner le montant de sa dette, il ne suffit pas de prendre un chiffre déterminé, mais qu'il faut considérer aussi le chiffre de l'actif, c'est-à-dire la situation financière dans son ensemble.

L'honorable député nous reproche encore d'avoir augmenté considérablement le chiffre des dépenses. Mais quand ces messieurs étaient au pouvoir en 1896, le commerce du pays atteignait à peine deux cents millions de pastres, or le revenu qu'ils percevaient à cette époque ne pouvait pas être aussi considérable que celui que nous prélevons aujourd'hui sur un commerce de $600,000,000.

Pour en venir à la motion qui est devant la Chambre, je ne serai pas long, vu l'heure aancée et d'ailleurs le débat est à peu près épuisé, mais cependant il y a un point que je veux aborder et qui, je crois, n'a pas été traité au cours de ce débat.

On nous reproche les crimes et les exactions qui ont été commis dans le département de la Marine.

Vous n'êtes pas sans vous rappeler, monsieur l'Orateur, qu'en 1896 et 1897, quand le gouvernement actuel jugea à propos de changer le personnel des départements—justement parce que le peuple de ce pays avait voulu changer l'administration tout entière—vous vous rappelez, dis-je, avec quelle indignation ces messieurs de l'autre côté de la Chambre nous accusaient alors de persécution. Vous vous rappelez avec quelle vigueur on protesta contre la manière d'agir du Gouvernement, qu'on appelait persécuteur, parce qu'il déplaçait, disait-on, de vieux serviteurs depuis nombre d'année au service du pays.

Eh bien, que révèle aujourd'hui l'enquête Cassels? Elle révèle que tous ceux qui se sont rendus coupables d'exaction, qui se sont rendus coupables des plus grandes fraudes dans l'administration de ce département, sont précisément ces employés de l'ancien régime qu'on nous avait empêché de chasser, sous prétexte de persécution.

Certes, je ne prétendrai pas que l'administration actuelle est absolument intacte. C'est une institution humaine, et il peut y avoir quelque chose d'imparfait. Mais nous sommes vierge de toute souillure, et si demain, il plaisait au peuple de changer l'administration—je le dis avec orgueil et fierté pour le parti auquel j'appartiens—si demain, il plaisait au pays de nous renvoyer dans l'opposition, notre dernier gé-

missement avant de descendre au tombeau politique, serait le fidèle écho du premier vagissement qui sortit de notre berceau quand nous sommes arrivés au pouvoir; il y aurait autant d'honnêteté dans l'un que dans l'autre.

J'ai dit que sans prétendre que notre administration fût vierge d'imperfections, elle était du moins vierge de toute souillure. Je félicite l'honorable ministre des Postes d'avoir rendu témoignage à la mémoire de l'honorable M. Raymond Préfontaine, je le félicite d'avoir donné il y a un instant à ceux qui siègent de l'autre côté, et à ceux qui, dans le pays, insultent encore à la mémoire de l'honorable M. Préfontaine, cette leçon qui, je l'espère, ils n'oublieront jamais, c'est que dans la tombe il n'y a de place que pour un cadavre; tout le reste doit en être exclu, même le souffle empoisonné du serpent.

Je trouve étrange que l'honorable député de Toronto-nord se soit tant indigné et se soit montré si sensible au sujet de certaines remarques de l'honorable permier ministre. Si ces paroles avaient été prononcées par un simple député, elles n'auraient peut-être pas été retirées, comme l'a fait le premier ministre, vu la haute position qu'il occupe dans la Chambre.

Si ces paroles scandalisent l'honorable député de Toronto-nord, il n'a qu'une chose à faire, c'est de relire le réquisitoire formidable prononcé contre lui il y a un an par le ministre de la Justice, réquisitoire dans lequel le ministre portait contre ce député des accusations formelles et directes dont il ne s'est jamais lavé et dont il ne peut pas se laver. Bien plus, il ne s'est pas relevé des flétrissures qui l'ont fait conspuer lui et son parti par l'opinion publique depuis douze ans, pas plus que les injures que lui et les siens ont jetées à la figure de l'honorable ministre de la Marine n'ont réussi à ternir la haute réputation d'honorabilité et de respectabilité dont ce dernier joui non seulement dans cette Chambre, mais dans le pays tout entier.

Je ne désire pas, monsieur l'Orateur prolonger mes remarques, l'heure étant trop avancée. Quoiqu'il en soit, je tenais à donner mon opinion sur cette question et à dire, en toute sincérité et franchise, l'admiration que j'ai pour le ministre de la Marine personnellement, et de plus pour la manière habile dont il a administré son département dans l'intérêt général du pays, de l'administration dont il fait partie et du Canada tout entier.

M. J. W. EDWARDS (Frontenac): Je ne me proposais pas tantôt de prendre part au débat de ce soir; ou plutôt de ce matin, et je ne l'aurais pas fait si ce n'eût été de certains commentaires que le ministre des Travaux publics a faits pendant son discours.

J'ai écouté avec beaucoup d'intérêt et de satisfaction plusieurs des orateurs qui se sont fait entendre au courant du présent débat. Certaines déclarations m'ont un peu surpris. J'ai été très étonné des discours prononcés par les députés de la droite parce qu'ils étaient dépourvus d'arguments pertinents au sujet de la proposition.

Le représentant de Leeds (M. Taylor) a mis de l'avant deux puissantes raisons, ou plutôt, il en a opposé une aux députés ministériels et, ce faisant, il en a fourni une autre à la Chambre. Mon collègue a porté de graves accusations au sujet des dépenses et du prix des articles achetés par différents départements. Ses paroles qui méritent d'être pesées, ont fourni matière à réflexion et donné une preuve que l'enquête doit être poussée plus loin. L'hilarité qu'elles ont provoquée chez les députés de la droite est une nouvelle raison d'étendre la portée de l'enquête. Certes, il y a lieu de réfléchir lorsque des déclarations comme celles du représentant de Leeds sont accueillies par les ricanements et les quolibets de certains ministres et de leurs partisans. Les cris de dérision avec lesquels le parti ministériels a accueillis ces déclarations ont, bien involontairement, fourni à la députation une nouvelle raison de demander que les investigations se poursuivent. Les ministres étant évidemment disposés à faire peu de cas de ces questions, nous croyons naturellement avoir assez de motifs de demander qu'on répande plus de lumière sur les affaires des différents départements administratifs.

Avant de relever les paroles du ministre des Travaux publics, je désire appeler l'attention sur certains propos tenus par le directeur général des Postes. Celui-ci a dit que le parti conservateur s'est engagé dans la dernière lutte électorale au cri de: A bas la rapine et la corruption. Je demanderai au ministre et à la députation de dire quels sont ceux qui ont obligé le parti conservateur à parler de rapine et de grappillage. Que penser du cas cité cet après-midi par l'un des orateurs, du cas de Philip Wagner qu'on a tiré de prison pour lui confier un poste de responsabilité et lui donner de meilleurs appointements qu'auparavant ? N'était-ce pas assez pour appeler l'attention du parti conservateur et du public sur les rapines et les rapineurs? Que dire de l'importation dans les circonscriptions de Frontenac et de Hastings de boîtes de scrutin truquées par des affidés du parti qui siège de l'autre côté de cette salle? Cela ne suffisait-il pas pour éveiller l'attention publique, et le parti conservateur n'eut-il pas été blâmable, s'il eut laissé commettre de pareils actes sans protester.

D'un océan à l'autre, le parti libéral a fourni au parti conservateur une foule de raisons de répéter le cri de: A bas la rapine et le gaspillage.

Le directeur général des Postes a aussi mentionné que les fonctionnaires qui ont été congédiés après l'enquête de M. Cassels avaient été nommés par le parti conserva-

teur. Eh bien, peu importe, selon moi, qu'ils eussent été nommés par le parti conservateur, ou qu'ils fussent conservateurs ou libéraux. Je crois que le ministre s'est blâmé lui-même et a blâmé le ministère, en tenant ce langage, car les événements prouvent que si ces fonctionnaires ont été nommés par le parti conservateur, celui-ci a réussi à maintenir non seulement ceux-là, mais d'autres, dans le sentier du devoir, tandis que les libéraux, à leur avènement au pouvoir, n'ont pas pu les y maintenir.

Je vais signaler maintenant un commentaire ou deux du ministre des Travaux publics. Il a pris la parole, a-t-il dit, pour défendre un nommé Harding; mais il m'a paru montrer plus de zèle à obtenir justice ou à prononcer un plaidoyer en faveur de l'un de ses partisans, qu'à discuter la proposition de mon collègue, le représentant de la division Sainte-Anne de Montréal (M. Doherty).

Le ministre des Travaux publics l'a critiqué sous prétexte qu'il avait fait des déclarations inexactes. L'honorable député, a-t-il dit, aurait dû s'assurer, au préalable, de l'exactitude de ses déclarations. Je n'ai pu m'empêcher de prendre note d'un tel langage de la part du ministre des Travaux publics, et, je le répète, ce sont les propos qu'il a tenus qui m'ont inspiré l'idée de prendre part au débat. Cette remarque m'a remis en mémoire certains propos du ministre relativement aux dépenses faites aux environs de la ville de Kingston. Que l'on me permette d'en relever une ou deux. Le ministre des Travaux publics a été plus qu'inexact. Il avait demandé l'ouverture d'un crédit de $15,000 pour construire un hôpital pour les bêtes. Lorsqu'on critique cette dépense, il la justifie. Qu'avons-nous appris plus tard? Après avoir obtenu ce crédit, le ministre a avoué que l'année précédente, il en avait parlé au ministre de la Milice et avait décidé de ne pas employer cette somme, qu'une erreur typographique s'était glissée dans le budget et qu'il bifferait ce crédit si la Chambre le permettait. Pourtant, le ministre entreprend de reprocher à l'auteur de l'amendement l'inexactitude de ces déclarations.

Veut-on un autre exemple des propos erronés du ministre des Travaux publics? La construction de seize maisonnettes, aujourd'hui fameuses, dans la ville de Kingston fut adjugée, et le marché stipulait une dépense de $27,000. L'an dernier, nous avons voté une somme d'environ $55,000. Cette année, le ministre a demandé $57,000 de plus. La gauche a critiqué cette conduite disant que la dépense était exorbitante et absolument injustifiable. Le ministre a fait un plaidoyer. Il a soutenu que le montant n'était pas excessif et il est entré dans le détail, parlant des travaux d'excavation dans le roc, etc. Après avoir justifié cette dépense de $112,000 et le nouveau crédit de $57,000, le ministre annonce que c'était une

erreur, qu'on avait mis un 5 au lieu d'un 3, cela, on veut que nous critiquions l'auteur de l'amendement, sous prétexte qu'il est inexact.

La manière même dont les fonds ont été dépensés par le département des Travaux publics, ainsi que nous nous en sommes rendu compte à cette session exige une enquête plus approfondie et démontre la nécessité de nouvelles investigations.

J'ai été surpris d'attendre le ministre déclarer que les entreprises de son département sont l'objet d'avis d'adjudication et que la liste des entrepreneurs et des fournisseurs favoris était supprimée. Le directeur général des Postes a dit la même chose de tous les départements. A Kingston seulement, on a construit pour le collège militaire des écuries pour lesquelles le prix convenu était de $6,960. Les écuries ont été érigées il y a plusieurs années et ont coûté $8,573. On a accordé sans concours des travaux de surcroît pour plus de $1,500 au premier entrepreneur. Vu que ces écuries sont construites depuis quatre ou cinq ans et qu'elles n'ont jamais servi, on devrait assurément faire une enquête concernant cette dépense. Les ministres croient-ils que les citoyens de Kingston n'en demandent pas une? Je puis leur affirmer le contraire et certifier qu'il y a lieu de faire cette enquête.

Quant aux casernements nécessités par la construction de ces écuries, le prix convenu était de $9,490 et l'entreprise a coûté $15,000, l'heureux entrepreneur empochant $5,000 à $6,000.

Les cottages du Collège militaire devaient coûter $77,739. Le ministre prétend avoir supprimé la clientèle politique; pourtant, il a accordé à Michael Sullivan, de gré à gré, des ouvrages de surcroît se rapportant à ces cottages jusqu'à concurrence de $6,237, ainsi que d'autres travaux au prix de $3,034; total, $9,361. En dehors du premier marché, seule une entreprise de $3,695 pour l'éclairage a été mise au concours et adjugée à la compagnie Halliday.

Le gymnase du Collège militaire coûte $40,000, sans l'ameublement, et le bruit court les rues de Kingston que le cahier des charges exigeait que l'édifice fut lambrissé en briques pressées, tandis qu'on s'est servi de briques ordinaires qu'on a peintes en rouge. Les membre de cette Chambre ne pensent-ils pas que les citoyens de Kingston, qui connaissent ces choses, demandent qu'une enquête ait lieu sur l'administration de tous les départements? La population de Kingston croit à la nécessité de l'enquête.

Le ministre des Travaux publics avoue que l'enquête de M. le juge Cassels n'a pas été complète et n'a pas en toute la portée qu'elle devrait avoir. Il en coûterait $1,000,-000, dit-il, pour faire une enquête complète. Ne serait-il pas plus sage et plus avanta-

geux d'y conserver $1,000,000 plutôt que d'enfouir cette somme dans le fossé de Newmarket ou de l'employer à des dépenses aussi inutiles que la construction à un prix aussi élevé de ces cottages de Kingston.

Je suis d'avis que le sentiment prévaut dans tout le pays que ces questions devaient faire l'objet d'une enquête. Avant la dernière élection, lorsque nous traitions ce sujet, le parti libéral disait aux électeurs que, la commission du service civil ayant dévoilé certaines irrégularités, sir Wilfrid Laurier pousserait l'enquête plus loin, irait au fond des choses, qu'il avait choisi M. le juge Cassels dans ce dessein. Il demandait aux électeurs d'appuyer sir Wilfrid Laurier pour cette raison et, de cette façon, il lui a obtenu plusieurs voix. Si nous parlions d'irrégularités, on nous répondait que sir Wilfrid Laurier voulait rendre justice et aller au fond des choses; qu'il l'avait prouvé en nommant M. le juge Cassels. C'est ainsi que nos adversaires priaient la population de permettre au premier ministre d'achever sa tâche.

Aujourd'hui, personne n'a tenté d'établir qu'il y a eu autre chose qu'une enquête partielle. L'amendement proposé par le représentant de la division Sainte-Anne devrait se recommander à toute la députation, mais à la droite plus qu'à la gauche. C'est le premier ministre et ses collègues qui doivent défendre l'honneur national et c'est à eux, non pas à nous, qu'il appartient de le garder sans tâche et d'aller au fond des choses. Je le répète, en repoussant cette proposition, ils ne remplissent pas leur devoir envers la patrie.

M. P. A. SEGUIN (L'Assomption) (texte): Monsieur l'Orateur, je ne veux pas donner un vote silencieux sur l'amendement qui est maintenant devant la Chambre, mais je serai bref.

Je me demande pourquoi l'honorable député de Sainte-Anne a amené une motion semblable. Il vient demander une enquête sur tous les départements de l'administration, en s'appuyant sur le fait que l'enquête sur la Marine a dévoilé certaines fraudes, certaines exactions que le parti libéral a condamnées d'avance.

Je ne veux pas prendre le temps de cette Chambre inutilement, toutefois, à titre de jeune député, je dois vous dire que j'ai été réellement surpris de voir des anciens députés, des personnes qui siègent ici depuis longtemps, ou encore des députés qui ont administré la justice dans ce pays, venir demander des enquêtes sur chacun des départements, entraînant des dépenses extraordinaires, sans se rendre compte des résultats que l'on pourrait en attendre.

Je suis parfaitement convaincu que la décision prise par le ministre de la Marine est absolument correcte. Il a jugé à propos, comme réusltat de l'enquête Cassels, de destituer certains employés et d'en mettre d'autres à leur retraite. Je dois lui dire que ses partisans ne l'ont peut-être pas tous approuvé, jusqu'à un certain point. Nous avons constaté que certains employés mis à la retraite auraient pu être destitués quand on y songe, avec toute l'impétuosité de la jeunesse, purement et simplement. Nous avons constaté que les plus grandes exactions ont été faites par des employés qui ont été maintenus en charge par pitié, par le bon vouloir des ministres libéraux, entre autre, par l'honorable ministre de la Marine qui voulait ainsi donner "fair play" aux employés de l'ancien régime.

Monsieur l'Orateur je ne veux pas être long. Je dois dire ici que le ministre de la Marine a agi avec toute l'intégrité qu'on pouvait attendre de lui quand il a institué cette enquête, qu'il l'a poursuivie avec toute la sévérité possible et qu'il a puni les coupables. Je voterai contre la motion de l'honorable députe de Sainte-Anne parce que j'y vois plutôt une tendance à faire du verbiage, du capital politique, afin d'essayer de dénigrer notre administration. Car nous avons intérêt à maintenir au pouvoir l'administration honnête que nous avons depuis 1896. Je ne veux pas prendre plus de temps de la Chambre, à cette heure avancée de la nuit, toutefois, je dois ajouter que le résultat d'une enquête sur n'importe quel département ne pourrait satisfaire l'opposition, et tout particulièrement ceux qui, tout en venant ici avec un mandat de député, s'y trouvent également comme pensionnaires de l'Etat.

Nous avons un devoir à remplir ici, c'est d'administrer les deniers publics afin que chaque sou dépensé le soit pour le plus grand bien de l'Etat. Pour ma part, monsieur l'Orateur, je suis certain que si d'autres enquêtes étaient accordées, le résultat le plus clair serait de faire condamner des amis de l'opposition qui ont été nommés par ces messieurs quand ils avaient le pouvoir en main. Les partisans d'une enquête générale ne nous ont pas démontré que nous serions justifiables de faire une dépense aussi considérable. D'ailleurs, je sais que l'enquête qui a été faite ouvrira les yeux des ministres et, qu'un jour ou l'autre, nous verrons disparaître des départements ces gens qui ne sont là que pour faire des tripotages pour le compte de leurs amis qui siègent du côté de l'opposition.

M. J. P. TURCOTTE (Québec-comté) (texte) : Monsieur l'Orateur, je demande un instant d'attention. Je suis décidé à voter sans esprit de parti, et je veux même fermer l'oreille à tout ce qui a été dit de ce côté (la droite de la Chambre, pour ne m'en rapporter qu'aux discours des députés de la gauche. Mais il est quelque chose qui me taquine un peu. Je voudrais savoir du chef de l'opposition s'il a l'intention de recommencer l'enquête

dans le département de la Marine, au cas où l'amendement serait adopté.

(Traduction) Je prie le chef de l'opposition de dire si, dans le cas où l'amendement serait adopté, il voudrait recommencer l'enquête sur le département de la Marine et des Pêcheries.

M. R. L. BORDEN (Traduction): Je serais très disposé à le faire. Il est certaines questions relatives à ce département qui n'ont pas été pleinement débrouillées. La commission qui a commencé ses travaux en 1907 n'a fait qu'une enquête incomplète, et l'enquête faite par M. le juge Cassels n'a porté que sur un paragraphe du rapport de cette commission.

M. TURCOTTE: Alors, si je comprends bien, nous avons cette déclaration extraordinaire. Une enquête a été ordonnée afin d'arriver à connaître tout ce qui s'est passé dans un département en particulier, celui de la Marine. Cette enquête a été ouverte au public, l'opposition avait le droit d'y être représentée.

M. R. L. BORDEN: Cette enquête n'a été que partielle.

M. TURCOTTE: Je ne vois pas comment elle a été partielle. Elle portait sur toutes les questions qui relevaient du ministère de la Marine, et elle a été ouverte à tout le public. L'honorable chef de l'opposition était à même de s'y présenter lui-même. Il est avocat distingué, il pouvait produire des témoins, interroger ou transquestionner ceux qui étaient entendus, de manière à faire sortir toute la vérité.

Est-ce que je dois comprendre que le chef de l'opposition n'a pas fait son devoir? Où était-il, que faisait-il lorsque la Commission voyageait d'une ville à l'autre? Comment se fait-il que nous avons aujourd'hui, de la bouche du chef de l'opposition, l'aveu qu'il n'est pas satisfait de l'enquête Cassels? Eh bien, s'il en est ainsi, il ne peut s'en prendre qu'à sa négligence grossière. Il reçoit un salaire pour s'occuper toute l'année des affaires publiques, pourquoi n'a-t-il pas jugé à propos d'aller devant cette Commission et de faire l'ouvrage pour lequel il est payé par le pays? Voici donc une occasion où l'on prend le chef de l'opposition en flagrant délit de manquer à son devoir.

Eh bien, s'il n'est pas satisfait d'une enquête come celle-ci qui a coûté $55,000, le sera-t-il plus d'une enquête générale? Ou bien s'attend-il que nous allons voter autant d'enquêtes qu'il y a de départements?

Il y a quelque chose d'irrégulier dans la proposition du député de Sainte-Anne. Ce monsieur exonère le ministre de la Marine, il dit que c'est un honnête homme. Par contre, nous avons entendu le député de Toronto-nord faire des insinuations et attaquer non seulement le ministre de la Marine, mais tous les ministres et même le premier ministre. Autre surprise, le député de Québec-ouest (M. Price) vient ici déclarer que, pour sa part, non seulement le ministre de la Marine est intègre, mais que ceux-là mêmes qui ont été condamnés par le juge Cassels et destitués, ne méritaient pas de l'être. Enfin le député de Leeds (M. Taylor) a déclaré ce soir que pour lui, toute l'organisation était malsaine, et qu'il fallait faire un lavage général. Voilà donc quatre opinions différentes. Je prends les témoignages tombés des lèvres de nos adversaires eux-mêmes. Je les vois complètement enveloppés de brouillard ou par le nuage dont nous parle l'amendement. Ce n'est pas là un soupçon, c'est la réalité pure et simple. Evidemment ces messieurs ne se sont pas entendus ni concertés d'avance, car l'un dit blanc et l'autre noir, l'un tire à hue et l'autre à dia. Eh bien, comment puis-je juger en conscience sans un fait positif, comment puis-je condamner l'administration et demander qu'on fasse un procès lorsqu'il n'y a pas seulement matière à procès.

Le chef de l'opposition est un avocat distigué, qu'il nous dise quel est le scandale qu'il veut faire punir. Soyez donc assez brave de porter une accusation et nous allons vous répondre. Vous êtes 80 de l'autre côté et cependant pas un seul n'est capable de formuler une accusation positive contre un seul membre du Gouvernement.

L'enquête Cassels a été régulièrement faite, de manière à éclairer suffisamment la conscience publique. Voilà pourquoi je voterai contre l'amendement.

(L'amendement de M. Doherty, mis aux voix, n'est pas adopté.)

ONT VOTE POUR:

MM.	MM.
Ames,	Lennox,
Barker,	Lortie,
Barnard,	McCall,
Barr,	Magrath,
Blondin,	Marshall,
Borden (Halifax),	Meighen,
Boyce,	Middlebro,
Bradbury,	Nantel,
Burrell,	Northrup,
Chisholm (Huron),	Owen,
Crothers,	Paquet,
Currie (Simcoe),	Perley,
Daniel,	Price,
Doherty,	Roche,
Donnelly,	Schaffner,
Edwards,	Sexsmith,
Elson,	Smyth,
Foster,	Sproule,
Fraser,	Stanfield,
Goodeve,	Stewart,
Haggart (Lanark),	Taylor (Leeds),
Henderson,	Taylor (New-Westminster),
Herron,	Thornton,
Hughes,	Wallace,
Jameson,	Wilson (Lennox-et-Addington),
Lake,	Wright.—54.
Lalor,	
Lancaster,	

ONT VOTE CONTRE:

MM.	MM.
Beauparlant,	McAlister,
Béland,	McCraney,
Black,	McIntyre (Perth),
Borden (sir Fred'k.),	McKenzie,
Boyer,	McLean (Huron),
Brodeur,	McLean (Sunbury),
Calvert,	McMillan,
Carrier,	Major,
Cash,	Marcile (Bagot),
Champagne,	Martin (Montréal,
Chew,	Sainte-Marie),
Chisholm (Antigonish),	Martin (Regina),
Chisholm (Inverness),	Martin (Wellington),
Clark (Red Deer),	Michaud,
Congdon,	Miller,
Conmee,	Molloy,
Currie (Prince-Edu.),	Murphy,
Delisle,	Nesbitt,
Demers,	Neely,
Devlin,	Papineau,
Dubeau,	Pardee,
Dugas,	Parent,
Ecrément,	Paterson,
Emmerson,	Pickup,
Ethier,	Proulx,
Fielding,	Pugsley,
Fisher,	Rankin,
Fortier,	Reid (Ristigouche),
Fowke,	Richards,
Gauvreau,	Rivet,
Gervais,	Robb,
Girard,	Ross,
Gladu,	Roy (Dorchester),
Graham,	Roy (Montmagny),
Harty,	Rutan,
Hodgins,	Sealey,
Hunt,	Séguin,
Kyte,	Sifton,
Lanctôt (Laprairie-Napierville),	Smith (Middlesex),
	Smith (Nanaïmo),
Lanctôt (Richelieu),	Templeman,
Layointe,	Tolmie,
Laurier (sir Wilfrid),	Turcotte (Nicolet),
Lavergne,	Turcotte (Québec-comté),
Law,	
LeBlanc,	Turgeon,
Lemieux,	Verville,
Loggie,	Wilson (Laval)—94.
Maclean (Lunenburg),	

ONT PAIRE:

Ministériels.	Oppositionnistes.
MM.	MM.
Warburton,	Rhodes,
Gordon (Kent),	Porter,
Macdonald,	Maddin,
Tobin,	Armstrong,
Lovell,	Worthington,
Bickerdike,	Monk,
McGiverin,	Kidd,
Brown,	Reid (Grenville),
White (Victoria-Alta),	Campbell,
Prowse,	Staples,
McColl,	Russell,
Geoffrion,	Crosby,
Meigs,	Broder,
Low,	White (Renfrew),
Stratton,	Gordon (Nipissing),
Talbot,	Sharpe (Ontario),
McIntyre (Strathcona),	Blain,
McCoig,	Clare,
Harris,	Beattie,
Aylesworth,	Maclean (York-sud.),
Oliver,	Haggart (Winnipeg),
Allen,	Thoburn,
Knowles,	Arthurs,
Sutherland,	Cowan,
Guthrie,	Macdonell,
Turriff,	Osler,
Schell,	McCarthy,
German,	Crocket,
Clarke (Essex),	Bristol,
MacNutt,	Forget,
Sinclair,	Lewis,
Carvell.	Sharpe (Lisgar).

(La motion est adoptée et la Chambre se déclare en comité des subsides.)

SUITE DE LA DISCUSSION DES SUBSIDES.

L'hon. M. FIELDING: Je désire proposer une résolution générale. Le comité a voté un grand nombre d'articles du budget mais je voudrais qu'il votât le quart de toutes les autres sommes. Le greffier pourra faire les calculs et il est inutile de mentionner tous les crédits.

M. R. L. BORDEN. Rien ne s'y oppose pourvu qu'on fasse la restriction ordinaire quant à notre droit de discuter les autres crédits.

L'hon. M. FIELDING: Quand même je le voudrais, je ne pourrais pas nier ce droit-là.

M. R. L. BORDEN: Il est d'usage de faire cette restriction.

(La motion est adoptée et le comité lève la séance.)

A la demande de sir Wilfrid Laurier, la séance est levée à trois heures et douze minutes, samedi matin.

CHAMBRE DES COMMUNES.

Lundi, 5 avril 1909.

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

DEPOT D'UN RAPPORT.

Le très hon. sir WILFRID LAURIER dépose la deuxième partie du rapport du département du Commerce pour l'exercice terminé le 31 mars 1908, ayant trait au commerce des pays étrangers et aux traités et conventions.

DEPOT D'UN BILL SUR LES SUBSTANCES ALIMENTAIRES POUR LES ANIMAUX.

L'hon. WM TEMPLEMAN (ministre du Revenu de l'intérieur) demande à déposer un prijet de loi (n° 127), concernant les substances alimentaires commerciales.

—L'objet de ce projet de loi affecte la nourriture des animaux domestiques. Aucune

loi, si ce n'est indirectement, ne réglemente le commerce de ces produits alimentaires. Le projet ressemble sous plusieurs aspects à celui qui est inscrit au feuilleton au sujet des engrais. L'intention est de forcer les fabricants de produits de commerce pour la nourriture des animaux d'enregistrer et vendre leurs produits sous un numéro décerné par le département du Revenu de l'intérieur, et d'imprimer sur le contenant l'analyse garantie du contenu, créant ainsi jusqu'à un certain point un étalon qui servira de règle aux fabricants de ces produits, et accordera à l'acheteur quelque garantie de leur qualité. On espère que l'acheteur sera ainsi protégé; le projet a reçu l'approbation des associations agricoles et autres parties intéressées.

M. J. D. REID (Grenville): Est-ce à dire que les autres substances alimentaires, telles que le gros son et le petit son, doivent indiquer exactement, sur le paquet qui les contient, la nature de leur composition? Les cultivateurs se plaignent qu'on ne leur vend pas du son pur, mais qu'on y mêle les balayures et autres déchets, et qu'ils ignorent complètement ce qui leur est vendu.

L'hon. M. TEMPLEMAN: Le projet prévoit le cas mentionné par l'honorable député. Il affecte toutes les substances vendues pour la nourriture des animaux domestiques, y compris celles qui ont des propriétés médicales aussi bien que nutritives. Le foin, la paille, les racines, les farines de blé, d'orge, de seigle, d'avoine, de maïs, de même que le son ou les recoupettes de ces céréales vendus séparément, doivent être véritablement ce qu'ils sont désignés et ne pas contenir de mélange.

(La motion est adoptée et le projet de loi est lu pour la 1re fois.

DEMANDES DE DOCUMENTS.

L'hon. GEO. E. FOSTER (Toronto-nord): Avant de passer à l'ordre du jour, je demanderai au ministre des Finances (M. Fielding) de bien vouloir hâter le dépôt des rapports demandés à la Chambre le 1er janvier au sujet des emprunts.

L'hon. W. S. FIELDING (ministre des Finances): Si ce n'est aujourd'hui, ce sera demain sans faute.

L'hon. M. FOSTER: J'aimerais les avoir avant les vacances de Pâques.

L'hon. M. FIELDING: Je crois qu'ils seront prêts.

L'hon. M. FOSTER: J'ai compris, par les paroles du ministre de la Milice, que le rapport au sujet des salles d'armes était presque prêt. Mais je ne vois pas qu'il ait encore été déposé. J'aimerais l'avoir avant les vacances de Pâques.

M. W. TEMPLEMAN.

L'hon. sir FREDERICK BORDEN (ministre de la Milice et de la Défense): J'ai dit que pour ce qui concernait mon département, le rapport était prêt, attendant la principale partie, celle qui doit venir du département des Travaux publics.

L'hon. M. FOSTER: Ai-je bien compris que le Gouvernement a pris les lundis pour ses affaires?

Le très hon. sir WILFRID LAURIER (premier ministre): La résolution sera proposée demain.

L'hon. M. FOSTER: Si cette résolution est proposée demain et est adoptée, et que la règle doive s'appliquer à partir de lundi prochain, nous pourrions passer aux motions aujourd'hui même, et il en est un grand nombre qui ne sont pas contestées. Il en est d'autres que les proposeurs voudraient rayer du feuilleton. Si la Chambre le permet, le Gouvernement pourrait proposer de passer aux motions avant les projets de loi d'intérêt privé.

Sir WILFRID LAURIER: Je crois que nous allons passer immédiatement aux motions. Je ne vois pas de projets de loi d'intérêt privé qui offrent beaucoup d'opposition. Mais nous consulterons le bon plaisir de la Chambre à ce sujet.

LE RAPPORT DU COMITE DE L'AGRICULTURE.

M. URIAH WILSON: J'appelle l'attention du ministre de l'Agriculture sur le fait que le rapport du comité de l'agriculture de l'année dernière n'a pas encore été distribué. Il est important qu'il le soit.

L'hon. SYDNEY FISHER (ministre de l'Agriculture): La déposition de chaque spécialiste est imprimée séparément et distribuée; je ne savais pas qu'on les reliait ensemble.

M. WILSON: C'est ce qui se fait tous les ans, mais la plupart d'entre nous n'avons pas encore reçu, sous la forme ordinaire du livre bleu, les dépositions recueillies l'année dernière.

L'hon. M. FISHER: Le ministre de l'Agriculture n'est pas responsable de ces dépositions, mais le comité de l'agriculture seul, et je refuse de me laisser imposer cette responsabilité.

LA COMPAGNIE D'IMPRIMERIE LOGBERG.

M. C. H. BRADBURY (Selkirk): J'ai une question à porter à l'attention de la Chambre. Le 17 février, j'ai demandé le dépôt d'un état indiquant le montant d'argent qui a été payé à la compagnie d'imprimerie Logberg. Le 26 mars, l'état en question fut déposé, mais il n'indiquait qu'un montant de $500 pour le département des Travaux publics et rien pour les autres départements. Cependant, le rapport de l'auditeur général montre qu'en 1908 seulement, un montant

de $4,752 a été payé à cette compagnie. Le total pour les années que couvrait ma motion serait près de $25,000. Cependant, l'état qui a été déposé indique un montant de $572 seulement. On a certainement fait une grosse erreur. Si tous les rapports déposés à la Chambre sont aussi exacts que celui-ci, l'affaire est grave.

L'hon. M. FIELDING : Se serait-on trompé sur la période mentionnée dans la motion?

M. BRADBURY: Non, les rapports déposés par le département des Travaux publics couvrent toutes les années que j'ai mentionnées.

LES SOUS-ADJUDICATAIRES DU TRANS-CONTINENTAL DANS LA COLOMBIE-ANGLAISE.

M. J. D. TAYLOR (New-Westminster): Je désirerais appeler l'attention sur une question qui se rapporte au département du Travail et au département des Chemins de fer et des Canaux. J'ai ici un rapport que m'envoye le "Prince", journal publié à Prince-Rupert, d'après un télégramme de Vancouver:

Vancouver, 27 mars.—Le paquebot-poste de Sa Majesté, le " Monteagle ", est arrivé, hier, de l'Orient, avec à bord 60 moujiks russes venant de la Sibérie pour travailler à la construction du Grand-Tronc-Pacifique, à l'est de Prince-Rupert. Ces moujiks doivent remplacer les ouvriers anglo-saxons qui, en vérité, ne se plient pas aux rigueurs et aux maigres salaires qu'on leur impose. Si les Russes donnent satisfaction, ils doivent travailler en groupes séparés, comme les Italiens. Ils doivent être transportés à Prince-Rupert à bord du " Princess May ". On ne dit pas quels seront leurs gages, mais il est évident qu'ils ont été importés en vertu d'un contrat. Un autre parti plus nombreux doit arriver sur le prochain paquebot du Pacifique-Canadien.

Si cette dépêche est exacte, elle montre que des ouvriers d'un bien mauvais type sont amenés au Canada en vertu d'un contrat pour travailler sur le Grand-Tronc-Pacifique. Sur une autre page du même journal, je vois un article disant que MM. Foley, Welch et Stewart, de Saint-Paul, Minnesota, de Spokane, Washington, et de Winnipeg, Manitoba, ont obtenu, l'année dernière, une adjudication pour le terrassement de 100 milles du Grand-Tronc-Pacifique à partir de Prince-Rupert.

Le journal "Empire", de Prince-Rupert, dit qu'il y avait 2,500 hommes à l'ouvrage il y a un mois, mais que les travaux avançaient très lentement, et il donne pour raison que les sous-entrepreneurs employaient des ouvriers incapables. Le journal continue:

Foley, Welsh et Stewart sont des constructeurs pratiques de chemins de fer et ils ont une méthode particulière de faire les travaux. Cette méthode leur donne de bons résultats quand bien même les ouvriers sont peu capables. Foley, Welsh et Stewart ne changeront pas leur méthode quand bien même les ouvriers lésés seraient traités plus durement que les bêtes de somme le sont sur les fermes d'Ontario; quand même les ouvriers seraient obligés de faire des dépenses injustes pour toucher le salaire qu'ils ont gagné; quand bien même les sous-entrepreneurs contre lesquels il est impossible d'exécuter un jugement, refusent de payer leurs ouvriers; quand même leur dispendieux outillage resterait pendant des semaines inactif par suite des disputes à propos de gages. Ils savent que le gouvernement fédéral se meut lentement, si tant est même qu'il se meuve.

Dans une autre page du même journal je trouve un compte rendu d'un procès qui a eu lieu devant la cour de comté à Prince-Rupert devant le juge Young et qui montre les relations qui existent entre les entrepreneurs en chef et les sous-entrepreneurs. Il est dit dans ce compte rendu qu'un certain nombre d'ouvriers ont été engagés par Fred Paterson, un sous-entrepreneur de Foley, Welsh et Stewart. Ne pouvant se faire payer les gages qui leur étaient dus, ils ont intenté une poursuite et le jury leur a accordé $2,548 pour l'ouvrage qu'ils avaient fait et $5,000 d'indemnité. Foley, Welsh et Stewart ont prétendu que c'était excessif et ont refusé de payer en disant que Paterson était endetté envers l'ancienne société Foley Frères, Larson et compagnie pour la somme de $15,000. L'article de l'"Empire" continue:

Nous ne savons pas ce que se proposent de faire les ouvriers qui ont obtenu jugement pour la somme de $7,548 contre Fred. Pietersen qui paraît être à l'abri de toute exécution de jugement, bien qu'il possède sur son chantier pour une valeur de $8,000 d'outils et de provisions. Les $7,548 représentent le travail exécuté ou en voie d'exécution au plus bas prix possible par lesdits ouvriers pendant six mois. Si cette somme n'est pas payée, la moitié de la dette de $15,000 de Pietersen à Foley Frères, Larson et Cie, de Saint-Paul, Minnesota, et Helena, Montana, sera acquittée. Cela aiderait à grossir la fortune personnelle de Timothé et Michel Foley, et de la succession Larson, plusieurs fois milionnaire, et dont tous les milions sont placés dans les Etats-Unis.

Bien que Foley, Welsh et Stewart soient très redoutés dans le district de Skeena, il est possible de trouver quelqu'un plus redouté qu'eux par M. Hays, de Montréal qui est président du Grand-Tronc-Pacifique, et il est posible aussi que le premier ministre Laurier l'amène à faire rendre justice, car n'est-ce pas l'argent du pays que Foley, Welsh et Stewart retiennent à ces dix ouvriers.

M. l'ORATEUR : L'honorable député (M. J. D. Taylor) connaît l'article du règlement de la Chambre qui défend de discuter une question de ce genre au chapitre des ordres du jour. Il est permis de poser des questions au Gouvernement concernant les affaires de la Chambre, mais la discussion d'une question de cette nature est tout à fait hors d'ordre. L'honorable dé-

puté a droit de relater les faits ou de poser une question qui n'entraînera pas de débat.

M. J. D. TAYLOR: Je veux partir d'Ottawa aujourd'hui, et si je ne discute pas cette question maintenant je ne le pourrai pas plus tard.

M. l'ORATEUR: L'honorable député devra se contenter d'appeler l'attention du Gouvernement sur les faits sans les discuter.

M. J. D. TAYLOR: C'est ce que je me propose de faire.

M. l'ORATEUR: Les remarques de l'honorable député semblent comporter une attaque contre le Gouvernement et celui-ci sera obligé de répondre.

M. J. D. TAYLOR: Non, je ne me le propose pas.

Quelques VOIX: A l'ordre.

M. J. D. TAYLOR: Le paragraphe dit:

Il est très possible....

M. l'ORATEUR: A l'ordre; ce ne sont pas des faits que l'honorable député rapporte ce sont des opinions d'un rédacteur de journal. Si l'honorable député veut se contenter de rapporter les faits, il pourra continuer à parler.

M. J. D. TAYLOR: Je vais continuer alors à présenter les faits de la manière suivante: L'article 40 de la charte du Transcontinental National, chapitre 71, 1903, dit:

La compagnie devra, avant d'avoir droit à la garantie stipulée dans le présent contrat fournir au Gouvernement une preuve satisfaisante que toutes les quatres réclamations des entrepreneurs, pour les matériaux, les gages et les fournitures, et toutes les justes réclamations contre les entrepreneurs, ou les sous-entrepreneurs pour matériaux, gages et fournitures entrant dans la construction du chemin de fer et à lui fournis ont été dûment acquittés.

Voici les entrepreneurs qui violent la loi en refusant à des ouvriers l'argent qu'ils ont gagné, et comme le Gouvernement s'est engagé à veiller à ce que ces ouvriers reçoivent tout leur salaire, je désire appeler son attention sur cet état de choses, et je lui demande de prendre les mesures nécessaires pour aider à ces ouvriers à obtenir ce qui leur est dû.

EXPLICATIONS SUR UN FAIT PERSONNEL.

M. N. CLARK (Red-Deer): Monsieur l'Orateur, je demande votre indulgence et celle de la Chambre pour quelques courtes explications personnelles. Il s'agit d'un article du "Toronto Sunday World," dans lequel le rédacteur prétend donner un compte rendu de ce qui s'est passé à la Chambre, vendredi soir, et dans ce compte rendu il se sert des expressions suivantes:

M. Stanfield, le rude député de Colchester, a entendu l'honorable député de Red-Deer adresser une épithète insultante à M. Foster. Il a averti le Dr Clark que s'il ne retirait immédiatement ce qu'il avait dit, il le battrait; et après avoir regardé M. Stanfield bien en face celui-ci s'excusa.

Monsieur l'Orateur, il y a longtemps que j'ai l'honneur de connaître l'honorable député de Colchester, et je suis certain que vous et cette Chambre prendront ma parole lorsque je vous dis que cet honorable député ne m'a jamais adressé un seul mot qui, interprété dans le sens le plus strict de nos règlements peut être qualifié d'impoli ou indigne d'un gentilhomme, encore moins s'est-il servi à mon adresse d'un langage que, avec l'imagination la plus fertile, l'on puisse appeler menaçant. Je désire donc déclarer à cette Chambre que l'honorable député ne s'est pas servi de paroles de ce genre à mon égard; que je n'ai fait ni excuse ni rétractation. Je regrette d'avoir à appeler l'attention sur cet incident, mais je puis, après avoir lu avec beaucoup de soin un grand nombre de comptes rendus de journaux au sujet de ce qui s'est passé vendredi soir, dire que ces comptes rendus en général véridiques, bien qu'un peu exagérés, sont tout à l'honneur de la presse du pays. Au sujet du paragraphe dont je viens de parler et auquel j'oppose la plus formelle dénégation, je puis dire seulement, pour me servir des paroles que McCaulay adressait à certains scribes de son temps, que ceux qui écrivent des choses de ce genre jugent les autres d'après eux-mêmes.

M. D. B. NEELY (Humboldt): Monsieur l'Orateur, je désire appeler l'attention de cette Chambre sur le fait qu'un autre député a été attaqué avec malice jusqu'à un certain point dans le même article de ce même journal le "Toronto Sunday World". Un peu plus loin dans l'article nous lisons:

Plus tard, dans la séance, M. Stanfield a eu une dispute très vive avec M. Neely, de Humboldt, qu'il a menacé d'exterminer s'il ne retirait pas une remarque qu'il avait aussi adressée à M. Foster. Grâce à l'intervention de quelques amis, l'affaire n'a pas eu de suite.

Je désire déclarer, monsieur l'Orateur, qu'il est regrettable que l'honorable député de Colchester (M. Stanfield) ne soit pas ici aujourd'hui, parce que je suis certain qu'il opposerait le plus formel démenti au paragraphe précédent, ainsi que l'a fait mon honorable ami de Red-Deer (M. Clark). L'honorable député de Colchester ne pouvait pas avoir d'excuses ou raisons pour menacer de m'exterminer à cause de paroles ou épithètes que j'aurais appliquées à l'honorable député de Toronto-nord (M. Foster), parce que je n'ai rien dit du tout à son adresse. Je n'ai rien dit d'agréable ou de désagréable au député de Toronto-nord, à part quelques bien doux conseils d'accepter sa punition, et autres remarques de même genre que lui adressaient aussi plusieurs membres de cette Chambre.

SUITE DE LA DISCUSSION DU BILL RELATIF AU CHEMIN DE FER MANITOBA AND NORTH-WESTERN.

La Chambre se déclare en comité général pour la suite de la discussion sur le bill (n° 81), déposé par M. Cash, concernant la compagnie du chemin de fer Manitoba and North-Western.

M. NEELY: Lorsque ce bill est venu devant le comité vendredi dernier, monsieur le président, j'ai déposé entre vos mains un amendement. Je ferai remarquer que le paragraphe " a " de l'article 9 du chapitre 52 des statuts de 1893 s'applique à cette partie de la charte qui a été accordée en 1893 à cette compagnie pour la construction d'un embranchement entre la ville de Yorktown et la ville de Prince-Albert dans la province actuelle de Saskatchewan. L'effet de mon amendement, s'il est adopté, sera de faire disparaître du bill actuel ce paragraphe particulier qui se rapporte à la construction d'un embranchement entre Yorktown et Prince-Albert. La raison pour laquelle j'ai saisi le comité de cette question, est que cette charte de la compagnie du chemin de fer Manitoba et North-Western a une histoire très frappante; histoire qui, si elle était connue des membres de cette Chambre, ne créerait certainement pas de sympathies pour ce chemin.

J'ai reçu de la part de plusieurs habitants de cette partie du pays de très fortes protestations contre le renouvellement de cette charte. Il y a seize ans ou environ, depuis 1893, que la compagnie du chemin de fer Pacifique-Canadien possède cette charte du Manitoba et North-Western, charte qui était en existance depuis douze ou treize ans auparavant. Conséquemment cette charte existe pratiquement depuis 1880, année dans laquelle la première charte du Manitoba et North-Western a été accordée par la législature du Manitoba. Il y a donc seize ans que la compagnie du Pacifique est propriétaire de cette charte et bien qu'elle ait fait des études du terrain deux ou trois fois, et bien qu'elle ait levé aussi quelques pelletées de terre en un ou deux endroits du tracé, comme commencement des travaux, la compagnie n'a réellement fait aucun travail sérieux. Je veux que le comité comprenne bien que cette inaction de la compagnie a causé beaucoup de misères à un grand nombre de colons qui se sont portés dans cette région dans l'attente que la compagnie du Pacifique-Canadien avait sincèrement l'intention de construire ce chemin. On a pris tous les moyens possibles de pression pour engager la compagnie du Pacifique-Canadien à construire ce chemin.

Ainsi, au chapitre 52 des statuts de 1893, figure l'article 9, qui autorise la construction de ces lignes de chemins de fer et le paragraphe 3, de cet article décrète:

La compagnie construira et parachèvera, à la satisfaction du Gouverneur en conseil, au moins vingt milles de chemin de fer, le ou avant le 31e jour de décembre, de chaque année civile, à dater de l'année 1893; sinon, les pouvoirs que lui confère le présent article deviendront caducs en ce qui concerne les parties desdites lignes de chemin de fer qui ne seront pas terminées à ladite date dans chaque année civile.

Ainsi, à dater du moment même la compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique a fait l'acquisition de cette ligne de chemin de fer et antérieurement à cette date, cette charte a contenu une disposition portant que cette compagnie devait construire vingt milles de chemin de fer. Afin de montrer la négligence qu'elle a apportée à l'observation de cet article, je ferai observer qu'elle n'a pas construit un seul mille de chemin de fer de Yorkton à Prince-Albert. En outre, je trouve matière à critique dans les méthodes employées par la compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique pour obtenir ces prorogations de délais expirés depuis si longtemps. Je vois d'un mauvais œil les expédients auxquels elle a recours pour faire adopter ces projets de loi par le comité des chemins de fer ou par cette Chambre. Dans ce projet de loi (n° 81) qui est aujourd'hui devant la Chambre, la compagnie demande une prorogation de délai en faveur de quelques autres embranchements, pour lesquels elle a obtenu des chartes depuis 1893. Afin de dissimuler le fait que depuis seize ans elle détient la charte se rattachant à cet embranchement, la compagnie fait figurer ici trois ou quatre autres chartes accordées plus récemment. La charte que nous examinons en ce moment prouve parfaitement l'inutilité d'insérer dans ces projets de loi des dispositions relativement à la construction d'une voie ferrée, lorsqu'il s'git de la compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique ; car, je le répète, la disposition en question figure dans cette charte, depuis la date à laquelle elle a fait l'acquisition de cette voie ferrée et même antérieurement à cette date; disposition portant que la compagnie est tenue de construire vingt milles de chemin de fer au cours de chaque année civile. En réalité, elle n'a jamais observé cette prescription; apparement, elle préfère s'adresser au Parlement pour obtenir un renouvellement de sa charte A mon avis, monsieur l'Orateur, il n'y a pas lieu de proroger davantage ce délai de seize ans accordé à la ccmpagnie du chemin de fer canadien du Pacifique pour faire les travaux voulus sur cet embranchement.

M. J. D. REID: C'est vingt-neuf ans.

M. NEELY: C'est vingt-neuf ans, en ce qui concerne la durée de la charte même, mais la compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique la détient depuis 1893, c'est-à-dire depuis seize ans. Il est temps

qu'elle se mette à l'œuvre et l'initiateur de ce projet de loi devrait dire au comité de la Chambre ce qu'il a omis de dire au sein du comité des chemins de fer : la raison qui porte la compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique à demander le renouvellement de cette charte. Il y a quelques semaines à peine que la compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique a obtenu de cette Chambre dans le bill (n° 79) une prorogation de délai pour la construction d'un embranchement de Lanigan, sur l'embranchement Kirkella, jusqu'à Prince-Albert. J'en suis convaincu, le promoteur de ce bill est loin d'être convaincu que la compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique ait l'intention de construire cet embranchement; ou bien, à tout événement, qu'elle se propose de commencer ces travaux dans un prochain avenir. Pourquoi la Chambre accorderait-elle cette extension de délai, lorsque rien ne prouve que la compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique ait l'intention de construire ces travaux ? Si elle a l'intention de construire cette ligne, elle devrait au moins nous le dire, et je tiens de source autorisée que cet embranchement ne figure pas dans son programme pour l'année prochaine, et dans la mesure de mes renseignements, ces travaux ne figurent pas non plus sur son programme pour l'année suivante. Les populations de cette partie du pays s'opposent à cette prorogation de délai. A leur avis, si cette charte n'est pas renouvelée, quelques capitalistes ou initiateurs demeurant dans ces localités pourraient s'intéresser à la construction d'une voie ferrée de Prince-Albert jusqu'à un point quelconque sur la ligne principale du Grand-Tronc-Pacifique.

A tort ou à raison, les habitants de ces localités sont convaincus que la concession de pareille autorisation à la compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique tend à empêcher les autres compagnies de demander l'autorisation de construire des lignes convrant le même territoire. Je me range absolument à cet avis. On le sait, la plupart du temps, l'octroi d'une charte à des promoteurs qui ne sont pas de véritables constructeurs de chemins de fer n'empêche nullement d'autres promoteurs d'obtenir des chartes et de construire des chemins de fer; mais, en ce qui concerne la compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique, il en va tout autrement; car, du moment qu'elle possède une charte de chemin de fer pour un certain territoire, qui ne peut alimenter qu'une seule ligne, nulle autre compagnie de chemin de fer ne s'aviserait de demander une charte pour le même territoire; en outre, si une autre compagnie de chemin de fer obtenait une charte et commençait ses travaux, alors la compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique se mettrait immédiatement à l'œuvre, afin d'arrêter la construction des travaux de la ligne rivale. Tel est le système suivi par la compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique, et à mon avis, voilà pourquoi elle demande une extension de délai pour le chemin de fer en question: c'est afin de couvrir ce territoire de chartes et d'empêcher toute autre compagnie de chemin de fer rivale d'y construire un embranchement. Ainsi les vœux exprimés par les populations de cette partie du pays sont parfaitement légitimes: et, à moins que la compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique ne commence immédiatement les travaux en question, il faudrait lui enlever sa charte. Il s'agit tout simplement de demander à la compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique de ne pas jouer ici le role prêté au chien du jardinier par la fable.

Je ne trouve nullement matière à critique dans l'exploitation du chemin de fer canadien du Pacifique. L'argument qu'on formule le plus souvent à l'appui de ces demandes d'extension de délai, au bénéfice de la compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique, c'est qu'elle a un programme très chargé en matière de construction de chemins de fer dans l'Ouest. A mon avis, cet argument ne saurait pallier la négligence apportée par la compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique dans la construction de la ligne en question. Pourquoi la compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique n'aurait-elle pas un vaste programme en matière de construction d'embranchements et d'autres lignes au Nord-Ouest canadien? Je ne sache pas que les populations du Nord-Ouest canadien soient en lieu de féliciter la compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique pour les travaux de construction de chemins de fer qu'elle exécute. C'est grâce aux ressources du Nord-Ouest canadien que la compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique a pu accumuler la plus grande partie de ses richesses et les habitants de ce pays ne sont guère en lieu de la féliciter pour la construction de leurs embranchements. Cette compagnie se sert des deniers du peuple, elle utilise les ressources du Canada occidental, ressources qu'elle détient aux termes de son contrat primitif. Cet argument, je le répète, ne tient pas debout; car nous en sommes convaincus, nous avons droit à la construction de tous les chemins de fer que nous obtenons de la compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique. Qu'on adopte ou qu'on rejette l'amendement dont je suis l'auteur, je le déclare bien haut, tant que je détiendrai un mandat dans cette Chambre, je continuerai à m'opposer à ces prorogations de délai en faveur de la compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique ou de toute autre compagnie, à moins que ces compagnies ne soient en mesure d'alléguer quelque excuse ou raison

valable pour l'inexécution des clauses et conditions de leurs chartes. Je m'opposerai à l'extension de tout délai de nature à permettre à une compagnie de couvrir un territoire de chartes, dans le seul but d'empêcher les autres compagnies de chemins de fer d'y construire des lignes rivales.

M. HENDERSON: Je ne veux pas discuté les méthodes usitées par la compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique pour la construction de chemins de fer dans l'Ouest. La députation, sans doute, apprécie pleinement l'œuvre réalisée par cette compagnie et les efforts qu'elle tente dans ce sens; mais, à mon avis,on a tort de dénigrer l'œuvre accomplie par cette puissante compagnie; il ne faut pas lui créer d'entraves, ni contrecarrer les efforts qu'elle déploie pour doter l'Ouest de communications par chemin de fer. Voici à quoi se résume la question. En 1903, la compagnie du chemin de fer du Manitoba au Nord-Ouest (Manitoba Northwestern) demanda et obtint une charte tendant à la construction d'un chemin de fer partant d'Yorkton dans la direction du nord-ouest et allant à Prince-Alberta, sur le cours nord de la Saskatchewan.

Le paragraphe de l'article 9 en question porte:

La compagnie peut établir, construire et mettre en service les lignes de chemins de fer d'une largeur de voie de quatre pieds huit pouces et demi, ci-après désignées:

a) Un prolongement de la ligne principale, à partir du terminus actuel à Yorktown, vers l'Ouest, en allant à un endroit situé en ou près la ville de Prince-Albert, sur la branche nord de la Saskatchewan.

L'amendement présenté par l'honorable député demande l'abrogation de ce paragraphe, ce qui aboutirait à la révocation du droit de construire un chemin de fer et à l'annulation d'une charte accordant à la compagnie du chemin de fer du Manitoba-Nord-Ouest, le pouvoir de construire une voie ferrée de Yorktown à Prince-Albert. Mon collègue fait un oubli ou bien il ne connaît peut-être pas familièrement ce territoire. Je ne prétends pas connaître bien familièrement ce pays; je suis allé à Yorkton, mais je ne suis jamais allé plus loin que Yorkton, sur ce chemin de fer; or, le député de Mackenzie m'informe que la compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique ou la compagnie du Manitoba Northwestern a construit près de 50 milles de chemin de fer et qu'il est en service aujourd'hui. Aujourd'hui même, j'ai causé avec quelqu'un qui me dit avoir voyagé sur cette voie ferrée qui est réellement en exploitation; et cependant, voilà qu'un de nos collègues de l'Ouest veut faire abroger une loi qui autorise la construction d'un chemin de fer dont cinquante milles sont déjà construits et mis en service.

Jamais pareille tentative n'a encore été faite dans cette enceinte législative et bien que le Parlement soit presque tout puissant, il ne saurait prendre pareille initiative sans porter atteinte au droit de cette compagnie de chemin de fer, relativement à une entreprise qu'elle exécute actuellement et à mon avis le Parlement ne saurait tolérer pareille chose.

M. NEELY: En affirmant qu'il y a cinquante milles construits sur la ligne de Yorktown à Prince-Albert, l'honorable député fait une affirmation absolument contraire à la vérité des faits.

Une VOIX: Combien de milles?

M. NEELY: Pas un seul mille.

M. HENDERSON: Il y a des députés ici qui connaissent mieux ce territoire que notre collègue.

M. NEELY: Je connais très bien le pays.

M. HENDERSON: Le député de Huron me dit qu'il a voyagé sur ce chemin de fer.

M. T. CHISHOLM: Moi aussi, de Yorktown à Shebo.

M. HENDERSON: Le promoteur de ce bill (M. Cash), le sait parfaitement sans doute, on a construit cette partie de la voie de Yorktown à Shebo, sur une distance de quarante à cinquante milles, et cela suffit pour autoriser cette Chambre à ne pas porter atteinte à la charte accordée à la compagnie qui a construit ce chemin.

Mon honorable ami me semble être complètement dans l'erreur. En examinant mieux il s'apercevra qu'il essaye d'abroger la charte d'un chemin de fer dont une partie considérable de la voie est déjà construite. Le ministre des Chemins de fer (M. Graham) n'est pas à son siège, mais je suis sûr que le premier ministre ne permettra pas qu'une charte soit enlevée à une compagnie qui a déjà construit une grande partie de sa voie ferrée. La charte a été accordée en 1903. En 1902 on a accordé une prolongation de délai pour la construction de la ligne indiquée dans les paragraphes A et B. En 1907 le délai fut prolongé pour l'achèvement du chemin de fer autorisé par l'article 9 du chapitre 52. Non seulement l'existence de ces chartes a été maintenue par le Parlement, mais la compagnie s'est mise à l'œuvre de bonne foi et a construit environ 50 milles de la voie. Ces travaux lui donnent droit à la considération de la Chambre et, dans ces circonstances, je ne crois pas que le Parlement abrogera cette même charte sous l'autorité de laquelle la compagnie exploite cette ligne sur la distance que j'ai citée. Je pense que mon honorable ami commet une erreur complète, sans quoi il n'aurait pas présenté cet amendement.

M. NEELY: L'honorable député se trompe entièrement et il en est de même de l'honorable député de Huron-est (M. Chisholm). La ligne de chemin de fer de Yorkton à

Sheho n'a rien de commun avec la ligne d'Yorkton à Prince-Albert. C'est une ligne qui s'en va dans la direction de l'ouest et qui se raccordera avec l'embranchement de la Kirkella dans la ville de Lanigan.

M. T. CHISHOLM: Ce n'est pas ainsi que je le comprends. J'ai voyagé sur cette ligne avant qu'elle soit prolongée jusqu'à Lanigan et j'ai compris qu'elle faisait partie de cette même ligne jusqu'à Prince-Albert.

M. NEELY: Je crois que l'honorable député qui présente ce bill, conviendra que la ligne d'Yorkton à Sheho est prolongée jusqu'à Lanigan et se trouve presque terminée actuellement.

M. HENDERSON: L'article de la loi de 1893 que l'on a l'intention d'abroger est l'article qui autorise la construction d'une voie ferrée d'Yorkton à Prince-Albert. Je ne parle pas de la ligne de l'ouest de Sheho, car il s'agit d'une charte absolument différente. Il est impossible de se tromper sur le texte et l'on voit qu'il s'agit d'un chemin de fer actuellement en exploitation, aussi je ne puis comprendre comment l'honorable député d'Humboldt est tombé dans cette erreur. L'article dit:

Prolongement de la ligne principale du terminus actuel de Yorkton dans une direction nord-ouest vers un point à ou près Prince-Albert, sur la rivière Saskatchewan.

Il n'y a pas d'autre chemin de fer partant de Yorkton dans cette direction vers Sheho. La ligne de Sheho dont parle l'honorable député existe en vertu d'une autre charte et se dirige vers l'ouest, de Sheho à une localité nommée Lanigan; mais l'honorable député a fait une erreur. Il abroge trop de choses. S'il avait présenté un amendement pour abroger une partie du paragraphe A de l'article 9 de la loi de 1893—la partie comprise entre Sheho et Prince-Albert, il aurait pu avoir quelque motif pour justifier sa demande; mais il demande à la Chambre d'abroger la charte complète d'Yorkton à Prince-Albert, c'est-à-dire la ligne qui va d'Yorkton par Sheho à Prince-Albert. L'honorable député de Mackenzie (M. Cash) corroborera ce que j'ai dit au sujet de cette ligne actuellement construite et en exploitation.

M. CASH: Je sais parfaitement de quoi il s'agit. Le chemin de fer part de Portage-la-Prairie avec un terminus à Yorkton. La ligne a été prolongée jusqu'à Prince-Albert par l'ancien tracé et la ligne construite de Yorkton à Sheho suit l'ancien tracé du Manitoba vers l'ouest, précisément dans une région où l'on a trouvé le Pacifique-Canadien en faute parce qu'il n'avait pas construit ce chemin de fer, un grand nombre de colons étant arrivés du Dakota convaincus que cette ligne serait construite. La voie s'est arrêtée à Yorkton pendant un certain nombre d'années, mais depuis 1903, elle a été prolongée sur l'ancien tracé, de Prince-Albert à Sheho. Après avoir atteint Sheho, pour quelques motifs bien connus du Pacifique-Canadien, la ligne a pris la direction de l'ouest pour se raccorder avec l'embranchement de la Kirkella à une localité nommée Lanigan. La compagnie a construit les rampes de la voie et a avancé les travaux jusqu'à la moitié de la distance entre Sheho et Lanigan, et ce qu'elle demande actuellement, c'est de pouvoir continuer les travaux sur l'ancien tracé de Sheho à Prince-Albert. Je présume qu'elle veut construire cette ligne et je suis désireux qu'elle le fasse parce que cela procurera à cette région de ma circonscription la voie la plus courte possible jusqu'à Prince-Albert et de Prince-Albert à Winnipeg. Je crois que ce prolongement de délai devrait être autorisé pour plusieurs motifs. Je ne suis nullement intéressé dans la ligne elle-même mais sa construction a une importance considérable pour les habitants de ma région. Le bill m'a été confié pour que j'en prenne soin et j'y ai consenti parce que j'étais intéressé jusqu'à ce point dans le Manitoba et Northwestern. Je prévois les avantages que procurera cette voie ferrée à la partie du pays que je représente, à Prince-Albert, et à toute la région qu'elle traversera. Les habitants se plaignent de ne pas avoir eu cette ligne auparavant et je ne vois pas comment ils pourront l'avoir plus vite, si nous refusons ce délai à la compagnie.

Le Pacifique-Canadien construira probablement cette ligne durant l'été prochain. Je n'en ai aucun doute, avec la quantité d'hommes dont il dispose, il commencera probablement à l'automne la construction de la ligne jusqu'à Prince-Albert. Mais je ne fais pas cette déclaration avec l'autorisation de la compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique, je parle d'après ma propre idée. Suivant moi, c'est l'intérêt de la compagnie de construire cette ligne parce que c'est la plus courte et celle qui est préférable pour atteindre Prince-Albert. Je crois que cet amendement est une erreur grave et qu'il ne devrait pas être pris en considération. Je ne trouve pas que l'amendement tel que vous en avez donné lecture, monsieur le président, soit d'accord avec l'avis contenu dans les procès-verbaux.

M. l'ORATEUR SUPPLEANT: On a proposé deux amendements. Si l'honorable député veut bien regarder un autre numéro des procès-verbaux, il constatera que l'amendement présenté l'a été régulièrement.

M. CASH: J'ai sous les yeux le second amendement ainsi que l'autre. L'amendement contenu dans les procès-verbaux de vendredi est ainsi conçu:

Que l'article 1 soit amendé de façon à se lire ainsi: Le paragraphe (a) de l'article 9, du chapitre 52, des Statuts de 1893 est par le présent abrogé.

Il n'est pas question de l'article compris comme numéro 2.

Cet amendement, en réalité, supprimerait toute la ligne et tous les embranchements avec lesquels elle se raccorde. Si l'article n° 1, était abrogé, cela annulerait en réalité toute la ligne et tous les embranchements avec lesquels elle se raccorde.

M. l'ORATEUR SUPPLEANT: L'amendement dit que l'article n° 1, au lieu d'être tel qu'il existe dans le bill, devrait être comme l'honorable député l'a lu. Mais comme je l'ai déclaré, l'intention était que l'article n° 1 du bill devienne l'article n° 2 et j'en ai fait mention. L'amendement est simplement que l'article n° 1, soit ainsi conçu:

Le paragraphe (a) de l'article 9, du chapitre 52, des Statuts de 1893 est par le présent abrogé.

Mais, comme l'honorable député a dit que l'article 1 deviendrait l'article 2, j'ai pensé que je devais donner une explication au comité et que j'avais le droit de faire mention de la chose.

M. CASH : Je crois que cela aurait dû être indiqué dans l'avis.

M. RUTAN : Comme une partie de cette ligne traverse mon district électoral, je désire apporter mon appui à la protestation faite par l'honorable député de Humbolt (M. Neely). Les habitants qui demeurent dans cette région doutent sérieusement que le Pacifique-Canadien ait l'intention de prolonger cette ligne jusqu'à Prince-Albert. Après que cette compagnie a fait pendant seize ans des promesses, les habitants pensent que le moment est arrivé où quelque chose doit être fait. On leur promet cette ligne depuis de nombreuses années. Des gens sont venus s'installer dans cette région avec la promesse que cette ligne serait construite et ils ont supporté un grand nombre des difficultés qui sont le partage des premiers colons. Ils demeurent de 40 à 80 milles d'une voie ferrée. Quand le Pacifique-Canadien a acheté le chemin de fer du Manitoba et North-Western il y avait dans la convention un article l'obligeant à construire chaque année 30 milles de voie ferrée, jusqu'à ce que la ligne soit entièrement terminée. Les habitants de la région ont pensé que cette construction allait se faire, mais ils ont été désappointés. En 1903, on leur laissa entendre que la compagnie construirait sa route dans la direction de l'ouest, parallèlement à celle du Canadian-Northern. En 1902, quand le Canadian-Northern prolongeait ses lignes de la frontière du Manitoba dans la direction de l'ouest jusqu'à Prince-Albert, le Pacifique-Canadien, témoigna de l'activité pendant un certain temps; il fit un effort considérable et piquetait deux tracés. Il fit parler tous ses amis en sa faveur de façon à faire croire au public qu'il dirigeait sa ligne vers Prince-Albert, et qu'il allait se mettre immédiatement au travail pour construire cette ligne suivant les tracés.

Mais, rien ne fut fait. On indiqua le tracé et comme le Canadian-Northern n'arrêtait pas ses travaux, le Pacifique-Canadien abandonna son projet et dirigea aussitôt sa ligne dans la direction de l'ouest, parallèlement à la ligne principale du Canadian-Northern. Les habitants qui sont installés dans cette région du pays et qui ont eu à supporter les grandes difficultés du début de la colonisation, se sont trouvés très désappointés. Ils ont été obligés de transporter leur grain au marché, comme je l'ai dit, sur une distance variant entre 40 et 80 milles. Il leur fallait une semaine pour faire le voyage à Prince-Albert, et leurs dépenses absorbaient ce qu'ils recevaient pour leurs produits. Comme ce chemin de fer a pris la direction de l'ouest et que la compagnie n'a pas encore manifesté l'intention de construire, je crois que le public a le droit de douter de son intention de commencer les travaux et de procéder à la construction de cette voie ferrée. Il est certain qu'à la fin le Pacifique-Canadien construira parce que le développement de cette région et de ses produits forcera un jour ou l'autre cette compagnie à construire cette ligne. Mais le public en a besoin maintenant. Nous savons que si une autre charte était octroyée pour construire cette ligne, quelle que soit la compagnie à laquelle on l'accorderait, le Pacifique-Canadien, en sa qualité de compagnie puissante, pourrait en quarante-huit heures mettre assez d'hommes à l'œuvre pour commencer la construction et empêcher de cette manière l'autre compagnie de procéder avec les travaux. Il y a aussi un autre motif qui nous fait douter de sa sincérité. Elle n'a fait choix d'aucune terre dans la partie nord de la Saskatchewan; ces terres sont toutes prises ailleurs comme ses intérêts sont ailleurs et nous croyons qu'elle conserve cette charte comme un trompe-l'œil. De plus, cette grande compagnie n'a rien fait pendant les huit ou dix années dernières pour développer l'immigration dans notre région. Quand des gens viennent des Etats-Unis, avec l'intention de s'établir à Prince-Albert ou dans d'autres localités septentrionales, la compagnie les transporte ailleurs et leur accorde gratuitement le transport jusqu'à Calgary, dans une toute autre province

Le Pacifique-Canadien était prêt à se charger de leur transport et à les envoyer plus loin vers l'ouest, plutôt que de leur permettre de se diriger vers le nord. Je dis donc que nous avons raison de douter de sa sincérité. Nous pensons qu'il est à peu près temps que cette compagnie se retire et nous permette d'accorder une charte à quelque autre compagnie disposée

à nous aider à coloniser cette partie du pays. Je voterai en faveur de l'amendement de l'honorable député d'Humboldt.

M. LANCASTER: Comment le retrait de cette charte vous faciliterait-il la construction de votre chemin de fer?

M. RUTAN: Si cette charte était abrogée, nous serions à même d'en obtenir une autre. Mais tant que la compagnie du Pacifique-Canadien détiendra cette charte, elle sera à même de se mettre à l'œuvre quand il lui plaira et de couper court à tout autre projet.

M. TURRIFF: Lorsque cette question fut soulevée devant le comité des chemins de fer, j'appuyai la prétention de l'honorable député d'Humboldt. Je reconnais bien que la compagnie du Pacifique-Canadien a fait, et fait encore, de grands travaux dans ce pays, et il lui est tenu compte de ce qu'elle fait. Mais il ne me semble pas que les travaux exécutés par la compagnie sur d'autres points puissent être invoqués comme excuse pour lui renouveler cette charte d'année en année, sans qu'elle fasse jamais rien pour le mériter, surtout si l'on tient compte que la charte a été accordée il y a vingt-neuf ans et qu'elle est depuis seize ans détenue par le Pacifique-Canadien. Cette compagnie a été l'objet de grands égards; ne pensez-vous pas qu'il y aurait lieu d'en montrer également pour les colons de cette partie du pays. Quelle est la situation ? L'honorable député d'Humboldt et l'honorable député de Prince-Albert se sont présentés devant le comité des chemins de fer et se sont faits les interprètes des colons; ils ont déclaré que les habitants de la partie du pays que doit traverser cette ligne sont opposés au renouvellement de la charte, simplement parce que, comme je l'ai dit, la compagnie du Pacifique-Canadien a déclaré qu'elle ne se proposait de rien faire sous son empire, ni cette année, ni l'année prochaine. Elle ne se propose pas de poursuivre les travaux d'ici à deux ans. Alors, pourquoi ne pas abroger la charte, afin de permettre à quelque autre compagnie de construire le chemin à sa place, surtout quand c'est le désir des gens du pays. La question se ramène à ceci: les vœux de la population intéressée doivent-ils avoir quelque poids sur les décisions de la Chambre, ou ne faut-il tenir compte que des volontés de la compagnie du Pacifique-Canadien qui voudrait que la charte fût maintenue en vigueur, mais sans que cela l'oblige à exécuter les travaux pour le moment?

Pour ma part, je suis d'avis que les vœux du peuple doivent être agréés, et non pas ceux des compagnies de chemin de fer. Nous ne voulons pas gêner la compagnie du Pacifique-Canadien dans ses opérations là où elle est disposée à poursuivre l'exécution des travaux; mais voilà seize ans qu'elle détient cette charte, et elle ne se propose pas de construire pour le moment. Il s'est produit un malentendu entre l'honorable député d'Humboldt (M. Neely) et l'honorable député de Mackenzie (M. Cash). Le chemin est déjà construit de Yorkton à Sheho. Je ne suis pas très sûr que cette patie ait été construite aux termes de la charte primitive du chemin de fer Manitoba Nord-Ouest, ou qu'elle ait été construite aux termes de la charte plus récente obtenue par la compagnie du Pacifique-Canadien. Mais voici de quoi je suis certain: elle a obtenu une charte pour la construction d'une voie ferrée à partir de Sheho, non pas dans la direction du Nord-Ouest, mais plutôt dans la direction du sud-ouest sur le Lanigan, et à la présente session la compagnie a obtenu une charte pour le prolongement de la ligne depuis Lanigan jusqu'à Prince-Albert. C'est la seconde charte qu'elle désire obtenir—ceci étant une demande en renouvellement—pour un chemin de fer de Sheho à Prince-Albert. L'honorable député de Prince-Albert (M. Neely) n'est pas à blâmer, car il s'en est tenu aux termes d'un acte antérieur du Parlement. Mais ce qu'il désire faire abroger, ce n'est pas la charte pour le chemin de fer d'Yorkton à Prince-Albert, mais celle pour le chemin de fer de Sheho à Prince-Albert.

M. LANCASTER: Mais l'honorable député (M. Turriff) ne dit-il pas que l'effet de la motion est tout le contraire de celui qu'on voudrait obtenir?

M. TURRIFF: L'honorable député peut avoir raison; l'amendement n'est peut-être pas bien rédigé. Cet embranchement se trouve relié à cinq ou six autres, de sorte qu'il est presque impossible d'en supprimer un sans les supprimer tous. Mais il faudrait se rendre au désir de la population, et elle ne veut pas que cette charte soit renouvelée ou prorogée; elle veut que d'autres soient mis à même de construire ce chemin de fer.

L'hon. M. FOSTER: L'honorable député me permettra-t-il de lui poser une question? Je voudrais me rendre compte, s'il est possible, de l'effet qu'aura l'adoption de cette résolution. Si je comprends bien, la compagnie du Pacifique-Canadien est actuellement à même de construire de Sheho à Prince-Albert?

M. TURRIFF: En passant par Lanigan; c'est la charte qu'elle détient actuellement.

M. CASH: Elle détient une charte pour la construction d'une voie ferrée de Sheho à Prince-Albert?

M. TURRIFF: C'est la charte dont elle demande la concession.

L'hon. M. FOSTER: S'agit-il ici d'une charte nouvelle ou d'un renouvellement?

M. TURRIFF : D'un renouvellement.

L'hon. M. FOSTER : Elle a obtenu ce privilège, et si la présente résolution est adoptée, elle continuera d'en jouir?

M. TURRIFF : Elle détient une charte pour la construction d'une voie ferrée de Saskatoon à Prince-Albert.

L'hon. M. FOSTER : Pour deux lignes de chemin de fer passant par Sheho?

M. TURRIFF : Oui.

L'hon. M. FOSTER : Très bien; puis elle a une charte pour un chemin de fer à partance de Lanigan?

M. TURRIFF : De Sheho à Lanigan et de Lanigan à Prince-Albert.

L'hon. M. FOSTER : C'est-à-dire que si elle obtient ce qu'elle demande aujourd'hui elle sera à même de construire deux chemins de fer sur Prince-Albert?

M. TURRIFF : Oui.

L'hon. M. FOSTER : Si l'amendemnt est adopté qu'est-ce qui restera à la compagnie?

M. TURRIFF : Elle a une voie ferrée de construite jusqu'à Sheho et à moitié chemin de Sheho à Lanigan. Elle aura le droit de la prolonger de Lanigan à Prince-Albert.

L'hon. M. FOSTER : Et de barrer le passage aux habitants de Sheho à Prince-Albert. Qu'en disent-ils?

M. TURRIFF : Neuf habitants sur dix entre Sheho et Prince-Albert prétendent que cette charte ayant été concédée il y a déjà seize ans, et rien n'ayant été fait en vue de la construction du chemin, la charte devrait être abrogée.

L'hon. M. FOSTER : En quoi cela les aiderait-il?

M. TURRIFF : Quelque autre compagnie sera alors à même de construire le chemin. Cette charte a été concédée il y a vingt-neuf ans, et le Pacifique-Canadien en est détenteur depuis seize ans. La population n'ayant plus aucun espoir que le Pacifique-Canadien construira ce chemin de fer, demande qu'il soit permis à quelque autre de le faire. C'est elle qui en souffre, et c'est sa voix qu'il faudrait entendre, non pas celle des compagnies de chemins de fer. C'est à cela que toute l'affaire se ramène. Que la population juge par elle-même si l'abrogation de cette charte est opportune ou non; c'est elle qui aura à souffrir si par suite de l'abrogation de cette charte, la voie ferrée n'est pas construite. Et elle demande son abrogation. Pour une fois agissons en conformité des vœux de la population établie le long du tracé de la ligne de chemin de fer.

M. SPROULE : Si nous faisons ce que nous demande de faire l'honorable député (M. Turriff), le résultat sera des plus absurdes. Ce sera l'abrogation d'une charte sous l'empire de laquelle un chemin de fer a été construit et est exploité.

M. TURRIFF : J'ai expliqué qu'il s'était produit une confusion, et que tout ce qu'on demande, c'est le rejet de cette partie de la motion relative à la voie ferrée de Sheho à Prince-Albert, et non pas relativement à toute la ligne d'Yorkton à Prince-Albert.

M. SPROULE: Ce n'est pas là la teneur de l'amendement; son effet serait d'abolir la charte pour la construction de la ligne tout entière. Je vois par le rapport du Pacifique-Canadien qu'une partie de la ligne a été construite. Le Manitoba Nord-Ouest, de Portage-la-Prairie à Yorkton, 229.9 milles a été construit. D'Yorkton à Sheho, distance de 42.2 milles, la voie ferrée est aussi construite. Si cet amendement est adopté, l'effet sera d'abroger l'acte qui a autorisé la construction et l'exploitation de cette ligne. L'honorable député doit se rendre compte de la parfaite absurdité de cet amendement. Il est, en outre, déclaré ici que la voie ferrée de Sheho à Lanigan, distance de 82.8 milles, est aussi en construction. Une partie de la ligne est construite et en exploitation depuis des années, et on nous demande d'abroger la loi qui autorise son exploitation. Il est évident que pareille proposition ne saurait être adoptée.

M. TURRIFF: Il est facile de changer les termes de manière à ce que l'amendement n'ait trait qu'à cette partie de la ligne pour laquelle la compagnie demande le renouvellement de sa charte, celle qui relie Sheho à Prince-Albert.

M. J. A. CURRIE: L'honorable député (M. Turriff) prétend que la population est opposée au renouvellement de cette charte. A-t-elle pétitionné la Chambre à cet effet? Autre question: se trouve-t-il un groupe de capitalistes disposés à construire ce chemin dans le cas où la compagnie du Pacifique-Canadien serait privée de sa charte? Ce sont là des questions importantes. On a beau faire des phrases devant le comité, faire sonner bien haut "les vœux de la population", et le reste, il n'en reste pas moins vrai qu'aucune compagnie indépendante, sauf le Canadien-du-Nord, le Pacifique-Canadien et le Grand-Tronc-Pacifique, n'a construit dix milles de chemins de fer dans ce pays de l'Ouest depuis dix ans. S'il se trouve de grandes compagnies désireuses de construire vingt lignes sur Prince-Albert ou quelque autre endroit, pourquoi la Chambre s'y opposerait-elle? Le ministre des Chemins de fer (M. Graham) en discutant le projet du National-Transcontinental,—la partie dont s'est chargé le Gouvernement,—et le programme d'action du Gouvernement relativement à la construction de ces lignes, a déclaré que c'était un programme

de concurrence et non pas restreint à la construction de lignes d'intérêt local. Au point de vue de la concurrence, il est opportun que Prince-Albert soit doté de plusieurs voies ferrées. J'approuve entièrement la prétention émise par l'honorable député de Grey-est (M. Sproule), que l'amendement est irrégulier. En outre, je suis d'avis qu'il n'est pas dans l'intérêt de la population de l'Ouest d'abroger une charte détenue par une compagnie sérieuse de chemin de fer.

M. TURRIFF: Permettez à la population de l'Ouest d'en être juge.

M. J. A. CURRIE: Je prie l'honorable représentant d'Humboldt, ou vous-même, de dire s'il a été présenté une pétition à cette Chambre contre la proposition de renouvellement de cette charte?

M. NEELY: Quant à l'avis donné par la compagnie de son intention de demander un renouvellement de sa charte, il est très concis, mais je suis informé que d'ici à quelques jours le ministre des Chemins de fer et des Canaux (M. Graham) et moi, recevrons une pétition portant de nombreuses signatures et dans laquelle les cultivateurs qui habitent le long de la ligne projetée protestent contre de renouvellement de la charte, à moins que le Pacifique-Canadien ne donne des garanties que la ligne sera construite.

M. LANCASTER: Alors, il vaut mieux attendre pour savoir ce que dit cette pétition.

M. NEELY: Quant à la question de savoir si cet amendement n'est pas redigé de manière à atteindre le but que je me propose, tout ce que j'ai à dire c'est que l'article auquel se rapporte mon amendement,—le paragraphe A de l'article 9, chapitre 52 du statut de 1893—est ainsi conçu:

Un prolongement de la ligne-mère de son présent terminus à Yorkton, dans une direction nord-ouest, jusqu'à un point situé à ou près Prince-Albert, sur la branche nord de la rivière Saskatchewan.

Je n'affirmerai pas—mes honorables adversaires pourraient soutenir le contraire—qu'en vertu de cette charte, la ligne a été prolongée jusqu'à Sheho. La chose est possible, mais je dis qu'on ne s'est pas prévalu de cette charte pour prolonger le chemin de Yorkton à Prince-Albert. Rien n'a été fait entre Prince-Albert et Yorkton. La ligne a déjà été prolongée vers l'ouest; ce qui fait voir l'intention première du Pacifique-Canadien, puisque la ligne va maintenant de Sheho à Lanigan.

Elle sera complétée jusqu'à Lanigan avant l'ouverture de la saison des expéditions. Peu m'importe en vertu de quelle charte a été construite cette partie du chemin, allant à Sheho ; cela n'a rien à faire avec l'amendement tendant à faire annuler la charte qui autorise la compagnie à prolonger la ligne, dans une direction nord-ouest, jusqu'à Prince-Albert.

M. CASH: Je ne veux pas que la Chambre soit induite en erreur par des déclarations qui peuvent avoir ce résultat. Par exemple, on a commencé par dire que cette compagnie n'avait pas l'intention de construire cette ligne. J'ignore où mon honorable ami s'est procuré ce renseignement. Je n'ai pas pu l'obtenir. Je suppose que puisqu'elle demande le renouvellement de sa charte, son intention est de construire le chemin d'ici à deux ans.

M. NEELY: Quelle garantie l'honorable député peut-il en donner?

M. CASH : Ma garantie est que la compagnie ne demande pas le renouvellement sans avoir un but. L'honorable député d'Humbolt (M. Neely) dit que la ligne a été prolongée de Yorkton à Sheho, dans une direction ouest. La voie se dirige vers Prince-Albert et le tracé a été fait en ligne aussi directe que possible, vers Prince-Albert. L'honorable député d'Assiniboïa (M. Turriff) cherche à faire croire au comité que la compagnie a prolongé la voie jusqu'à Sheho, mais que cela dirige la voie vers l'ouest et que la compagnie veut se faire autoriser à atteindre Lanigan.

Ceci est de nature à induire la Chambre en erreur. Lanigan est dans une autre direction, sur l'embranchement de Kirkella. Quand le chemin fut construit jusqu'à Sheho, la compagnie désira le relier avec l'embranchement de Kirkella, pour se trouver sur la ligne principale allant à Edmonton. C'est pourquoi elle a construit un prolongement d'environ 50 milles entre Sheho et Lanigan.

M. SPROULE: Quatre-vingt-deux milles.

M. CASH: Le chemin est construit jusqu'à Sheho. Pour démontrer que la compagnie n'a pas l'intention de faire passer la voie principale par Lanigan. je puis dire que les terrassements sont faits jusqu'au lac Fishing. La ligne décrit une courbe à quelques milles de Sheho et se dirige vers l'ouest. Je crois que la compagnie est obligée, par sa charte, à construire un certain nombre de milles chaque année.

Son principal but en demandant le renouvellement, c'est de pouvoir terminer les 40 ou 50 milles déjà construits de sa ligne ouest, dans la direction de Prince-Albert. Je ne vois aucune raison pour refuser ce renouvellement. On dirait que certains députés combattent le projet, uniquement parce que c'est le Pacifique-Canadien qui est en cause, et ils ne tiennent pas compte des désirs de la population de cette région d'avoir des communications par voie ferrée.

Si ces cultivateurs désirent avoir un chemin de fer ils l'auront plus vite en permet-

tant au Pacifique-Canadien de la construire qu'en en confiant la construction à une autre compagnie. Cette nouvelle compagnie ne pourrait obtenir une charte avant un an et nous savons tous qu'il est bien rare qu'une compagnie se mette à l'œuvre immédiatement après avoir obtenu sa charte.

M. THOMAS CHISHOLM: Nous avons beaucoup entendu parler aujourd'hui de l'influence des compagnies de chemin de fer et de l'influence du peuple. Je me permettrai de dire que l'opposition faite au projet me paraît être une tentative de la part de certaines influences, pour empêcher le chemin de fer canadien du Pacifique d'atteindre Prince-Albert. Nous voyons ces mêmes influences à l'œuvre pour faire échec aux vœux des populations et pour empêcher la construction d'un embranchement entre Lanigan et Prince-Albert. Nous savons également que ces mêmes influences ont combattu la construction d'autres embranchements. Personne n'ignore que ce sont toujours ces mêmes influences qui ont tout mis en œuvre pour empêcher la construction d'une ligne allant à Prince-Albert. Mais, ce que nous voulons, de même que toute la population de l'Ouest, c'est la concurrence. Je tiens à dire que ce n'est pas 30, 40, ou 50 milles de ce chemin, qui ont été construits, mais plus de 200 milles.

M. SPROULE: 293 milles.

M. THOS CHISHOLM: Je crois que le chemin est construit depuis Portage-la-Prairie.

M. SPROULE: Oui.

M. THOS CHISHOLM: Et toute la partie construite est en droite ligne entre Yorkton et Prince-Albert; ainsi, au lieu d'utiliser la ligne passant par le lac Fishing et Lanigan, la compagnie a construit un embranchement entre le lac Fishing et Lanigan et par là elle a acquis des titres à notre considération. Elle a terminé environ 82 milles de chemin sur des embranchements un peu au nord de Sheho, dans la direction de Lanigan, et bien qu'elle a construit une ligne allant à Lanigan, elle espère construire aussi l'autre embranchement. La ligne entre Sheho et Lanigan est presque terminée et la compagnie se prépare maintenant à construire la ligne principale directement à Prince-Albert.

Il ne faut pas oublier que Lanigan est à une distance de 82 milles de la ligne directe, et que le trafic de Prince-Albert serait obligé de faire un détour de 82 milles, si on empêche la construction de cette ligne. Dans ce pays, 82 milles sont un long trajet, sans compter qu'un territoire considérable dans les environs du lac Leonore, profiterait grandement de la construction de cet embranchement.

J'occupe un siège dans cette Chambre, depuis nombre d'années, et je n'ai jamais entendu dire qu'une compagnie ait construit autant de milles de chemin de fer,ou ait procédé à la construction de sa voie, avec autant d'empressement que celle-ci en a mis à construire ces 82 milles d'un embranchement autorisé récemment, et à qui le Parlement ait refusé un renouvellement de sa charte quand sa ligne principale était déjà en partie établie.

Il n'est pas raisonnable de supposer que la compagnie n'a pas l'intention d'exécuter les travaux et de compléter le chemin et par conséquent sa charte devrait être renouvelée. La futilité de cette opposition est rendue plus évidente encore par la négligence avec laquelle l'administration a été rédigée; on a apporté si peu de soin à la rédaction de cette administration, que son auteur lui-même avance qu'il ne dit pas exactement ce qu'il devrait dire. Je suis surpris de voir qu'un député de l'Ouest, et surtout habitant Humboldt, fasse preuve d'une pareille ignorance des besoins de cette partie du pays.

M. NESBITT: On me permettra de faire observer que le comité des chemins de fer a posé pour règle, cette année, de ne pas s'opposer à l'octroi de chartes de la nature de celle-ci et que le ministre des Chemins de fer et des Canaux, a déclaré à plusieurs reprises dans cette Chambre que telle était la politique du Gouvernement.

Je ne vois pas en quoi les députés de l'Ouest serviront les intérêts de leurs commettants en refusant de renouveler ces chartes. Si je croyais que ce renouvellement pût être utile à la population de l'Ouest j'y serais favorable, car j'ai beaucoup de sympathie pour cette population qui, dans certaines régions, a un grand besoin de chemin de fer.

Je n'ai pas le moindre doute que le Pacifique-Canadien construira cet embranchement, ainsi que d'autres, dès qu'il le pourra, et quand il sera construit, il sera exploité comme faisant partie d'un des réseaux les plus importants et les mieux administrés du monde entier et la population avoisinante en retirera les plus grands avantages.

Je n'admets pas que l'existence de cette charte empêche d'autres compagnies de se charger de l'entreprise, car je n'ai pas le moindre doute que si une compagnie désirait construire un chemin de fer à cet endroit, elle pourrait s'adresser au Parlement demain et obtiendrait une charte, même si elle n'avait pas sérieusement l'intention de construire le chemin. C'est un pays plat, il n'y a pas de montagnes à franchir; il y a place pour de nombreuses lignes et la charte actuelle n'exclut personne. Je crois que les représentants du Nord-Ouest qui combattent ce bill ne comprennent pas leur propre intérêt.

M. RUTAN: Je ferai observer à l'honorable député que le pays n'est pas plat, mais qu'au contraire il y a de nombreuses collines à traverser. J'ajouterai que de nombreuses pétitions de Prince-Albert et autres localités, dans cette partie du pays, combattent le projet. Les signataires de ces pétitions ont de bonnes raisons de croire que le Pacifique-Canadien n'a pas sérieusement l'intention de construire la ligne. Ils sont convaincus que si cette charte n'existait pas, une autre compagnie se présenterait pour construire le chemin plus rapidement que le Pacifique-Canadien.

M. LANCASTER: Mon honorable ami croit-il sincèrement qu'une compagnie voudrait entreprendre de construire ce bout de chemin n'ayant de débouché ni à une extrémité ni à l'autre?

M. RUTAN: Il m'a été donné de constater qu'aux Etats-Unis comme au Canada nombre de petites lignes de chemins de fer ont été établies à travers des régions nouvelles, qui, pour avoir été absorbées plus tard par d'autres compagnies, n'en ont pas moins été utiles aux colons en les tirant de l'embarras où les mettait l'absence de moyens de transport. La culture du grain ne peut être rémunératrice quand le chemin de fer est à 40 ou 50 milles. Il faut qu'il passe à proximité, sinon les terres n'ont guère de valeur.

Je m'oppose absolument à ce qu'on accorde au Pacifique-Canadien, au Nord-Canadien ou même au Grand-Tronc-Pacifique le privilège exclusif de construire des voies ferrées dans l'Ouest. C'est ce privilège que nous leur conférons en réalité quand, après avoir autorisé ces compagnies à couvrir le pays de leur réseau, nous leur permettons de venir chaque année demander quelque prolongation de délai. Qu'on ne se fasse pas tirer l'oreille pour octroyer des chartes nouvelles, fort bien; mais la question est tout autre quand il s'agit d'une prolongation de délai.

Je ne veux pas non plus que l'on permette qu'une compagnie de chemin de fer demande, par un projet de loi, le renouvellement de plusieurs chartes. Le ministre des chemins de fer a formellement déclaré que nous devrions nous occuper de chaque charte en particulier, mais il nous est impossible de discuter le mérite respectif de chacune quand elles se trouvent confondues en un même projet de loi. Celui qui nous occupe en ce moment vise plusieurs embranchements; or, s'il est peut-être juste d'accorder une prolongation de délai à l'égard de quelques-uns, il en est d'autres qui ne se trouvent pas dans ce cas.

Nous avons droit de savoir si le Pacifique-Canadien est prêt à construire ce chemin de fer ou s'il vient simplement nous demander une prolongation de délai pour en redemander une autre dans quelques années. Cette région est livrée à la colonisation depuis aussi longtemps que n'importe quelle autre partie de la Saskatchewan, et on y a droit de compter sur la construction d'une voie ferrée. On sait que le Pacifique-Canadien et le Nord-Canadien ont pour habitude de détourner les colons de certaines régions pour les disséminer sur d'autres points afin de pouvoir bénéficier de la longueur du transport dans les deux sens. Que des compagnies de chemins de fer soignent ainsi leurs intérêts, c'est chose toute naturelle; mais nous ne devons certainement pas leur permettre d'user de leurs chartes de façon à s'emparer du pays et à empêcher d'autres compagnies d'y établir des chemins de fer.

Il faudrait construire une nouvelle voie ferrée à Prince-Albert; le même besoin se fait impérieusement sentir dans la région du lac Léonore. Des colons sont établis là depuis cinq ou six ans; on y voit un groupe nombreux de Français qui sont allés s'établir dans la région comptant sur la construction d'un chemin de fer; ils ont souffert beaucoup de privations, obtenu des avances jusqu'à ce qu'ils aient pu se faire décerner leurs lettres patentes, et ils aimeraient maintenant remplir leurs obligations. Tous les membres de la Chambre savent qu'il est impossible de se faire consentir un prêt quand la seule garantie que l'on a à offrir consiste en 160 acres de terre situés à 25 milles d'un chemin de fer, le sol y fût-il le plus fertile qui se puisse voir. Ces années dernières, je me suis efforcé de venir moi-même en aide à ces gens. Si j'avais de l'argent, je leur en prêterais, sachant qu'ils finiront par avoir un chemin de fer et qu'ils se trouveront en mesure de remplir leurs obligations; mais les compagnies de prêt ne veulent pas leur faire d'avances dans les conditions actuelles.

Des colons de certaines parties de la région sont établis depuis dix ou quinze ans, qui se trouvent encore à plusieurs milles des chemins de fer et seraient bien aises de jouir de quelque confort. Ce n'est pas un chemin de fer pour leurs petits-fils qu'ils demandent ; ils aimeraient le voir construire de leur vivant ; ils demandent l'adoption de cet amendement afin que la compagnie qui n'a manifesté aucune intention de construire la voie cède le pas à une autre qui se chargera de l'entreprise.

M. J. A. CURRIE : A en juger par le ton de son discours, l'honorable député ne désire aucunement que ce chemin de fer soit construit par le Manitoba et Nord-Ouest ou le Pacifique-Canadien.

M. RUTAN : Peu importe qui construira le chemin, pourvu qu'on le construise.

M. CURRIE : Alors, pourquoi combattez-vous cette charte?

M. RUTAN : Parce que le Pacifique-Canadien la détient depuis 16 ans et que ja-

mais la construction de la ligne n'a été moins probable qu'à l'heure actuelle. Je dois ajouter que lorsque cette affaire est venue à ma connaissance, je voulus savoir si le Pacifique-Canadien se proposait de construire cette année l'embranchement sur Prince-Albert, et qu'une personne bien renseignée m'a appris que la compagnie, ayant pris toutes ses dispositions, ne construirait cette année aucune partie de cet embranchement. Lui ayant demandé si les travaux s'exécuteraient plus tard, la même personne me répondit qu'elle ne pouvait dire, qu'il pouvait lui arriver de disparaître et qu'elle ne voulait pas faire de promesses susceptibles de lier ses successeurs.

M. HENDERSON : Sur la foi d'un collègue que connait bien cette partie du pays, j'ai dit que le Manitoba et Nord-Ouest avait, en conformité de sa charte, construit une cinquantaine de milles de sa ligne entre Yorkton et Prince-Albert. En réalité, il a construit 42.2 milles. Certains ont prétendu que ces 42 milles n'ont pas été construits à la faveur de la charte du Manitoba et Nord-Ouest, mais de celle d'un autre compagnie qui avait été subséquemment autorisée à construire une ligne partant de Sheho et allant vers Lanigan. En me reportant aux lois de 1904, je constate que la compagnie du chemin de fer du Manitoba et du Nord-Ouest fut autorisée à construire la ligne en question. Voici le texte de l'article qui l'y autorise:

La compagnie du chemin de fer du Manitoba et du Nord-Ouest du Canada, ci-après appelée " la Compagnie ", peut construire ou acquérir et exploiter un embranchement de chemin de fer d'environ cent milles de longueur à partir d'un endroit situé sur sa ligne-même, près Sheho, allant dans les directions ouest et nord-ouest au sud des lacs La Plume (Quill) jusqu'à un endroit dans le township 33, rang 23, à l'ouest du 2e méridien principal.

C'est-à-dire que le chemin que l'on est à construire dans la direction de Lanigan n'est pas du tout celui que prévoit l'autorisation conférée à la compagnie du chemin de fer du Manitoba et du Nord-Ouest. Il me paraît évident que les 42 milles dont j'ai parlé ont été construits entre Sheho et Yorktown en vertu de l'autorisation accordée à l'ancienne compagnie du Manitoba et Nord-Ouest et non en vertu de la nouvelle charte autorisant la construction d'une ligne partant de Sheho et se dirigeant vers Lanigan. Il serait donc absurde de prétendre que nous devons décréter ou souhaiter la révocation de la charte autorisant la construction d'un chemin de fer entre Yorktown et Prince-Albert, car 42 milles de ce chemin sont déjà construits et en exploitation. Révoquer cette charte, ce serait mettre la compagnie dans l'impossibilité d'exploiter ces 42 milles de chemin et susciter de graves embarras à quelqu'un. Je ne crois pas que telle soit l'intention du Parlement, et je me plais à espérer que le comité repoussera l'amendement.

M. TALBOT: Je n'ai pas l'habitude de m'occuper de projets de loi visant certaines parties du pays que d'autres membres de la Chambre connaissent mieux que moi. Il est bien certain que les honorables députés d'Assiniboïa (M. Turriff), d'Humbolt (M. Neely) et de Prince-Albert (M. Rutan) se sont fait l'écho du désappointement de leurs commettants qui n'ont pas encore pu voir la construction de ce chemin de fer; mais, je leur demande, les arguments qu'ils ont invoqués suffisent-ils à déterminer la Chambre à change d'avis? Ont-ils quelque preuve ou garantie qu'advenant le cas où la Chambre refuserait la prolongation de délai demandée, le chemin de fer serait construit par une autre compagnie ou des particuliers? Leurs commettants ne seraient-ils pas en bien plus mauvaise posture si nous interdisions au Pacifique-Canadien de construire cette ligne? Nulle compagnie privée n'oserait aller faire concurrence aux puissantes compagnies qui exploitent déjà des voies ferrées dans la région; c'est pourquoi j'estime que mieux vaut, dans l'intérêt de la population, accorder la prolongation de délai et permettre au Pacifique-Canadien de construire le chemin de fer. Le Pacifique-Canadien n'a aucun intérêt à priver les colons de moyens de transport.

Le très hon. sir WILFRID LAURIER (premier ministre) : Je regrette que le ministre des Chemins de fer (M. Graham) ne soit pas à son siège cet après-midi, car la motion déposée par l'honorable député d'Humbolt (M. Neely) mérite qu'il y réponde. Connaissant son sentiment sur ce sujet, je puis en faire part. Toutes les questions que le projet de loi et l'amendement embrassent ont, si je ne me trompe, été examinées et discutées par le comité des Chemins de fer; or, bien qu'il n'y ait point de règle absolue à cet égard, il est d'usage, quand le comité des Chemins de fer a étudié une question semblable—et cet usage me paraît conforme aux règles de la prudence—de s'en tenir à la décision prise par ce comité, à moins que l'on ait de très graves raisons d'en venir à une décision contraire.

De toutes les raisons qu'on a invoquées aujourd'hui, une seule m'a frappé, celle que l'honorable député d'Assiniboia (M. Turriff) a fait valoir: c'est qu'en pareille matière il faut respecter le sentiment populaire? Sur ce point, les avis diffèrent sensiblement. Deux membres de la droite affirment que la population est hostile à toute prolongation de délai; d'autre part, mon honorable ami de Mackenzie (M. Cash), qui porte à cette question autant d'intérêt que tout autre collègue, qui doit bien connaître

la région et être au fait des circonstances, se prononce fortement en faveur de cette prolongation. Comme son collègue de Prince-Albert (M. Rutan), le représentant d'Humbolt (M. Neely) estime qu'en n'exécutant pas l'entreprise, le Pacifique-Canadien ne s'est pas conformé aux conditions prescrites par la charte qui lui fut octroyée dès 1883. Pourquoi en est-il ainsi? C'est que de nos jours le développement des provinces de l'Ouest s'accuse si rapide qu'il est impossible de suffire à la demande de voies ferrées.

Lors même qu'ils pourraient construire dans le cours de l'été prochain 1,000 milles de voie ferrée, le Pacifique-Canadien, le Nord-Canadien et le Grand-Tronc-Pacifique ne répondraient pas encore entièrement aux besoins de la population de ce pays. Les demandes de nouveaux chemins de fer affluent de toutes parts; or, si une compagnie aussi puissante que le Pacifique-Canadien n'a pu jusqu'à présent pourvoir aux besoins des nouveaux colons, y a-t-il lieu de présumer ou de croire qu'une autre compagnie aurait pu suffire à la tâche? Advenant le cas où le Pacifique-Canadien n'exécuterait pas l'entreprise, doit-on penser qu'une compagnie indépendante se constituera qui sera prête à la mener à bonne fin plus tôt que le Pacifique-Canadien ne ferait? Je ne le crois pas, et je considère que mes honorables amis feraient mieux, en cette affaire, de s'en rapporter aux bonnes dispositions du Pacifique-Canadien qui a tout intérêt à construire cette ligne.

L'honorable député de Prince-Albert l'a dit avec raison, cette partie du pays accuse un progrès très rapide; le Pacifique-Canadien a donc le plus grand intérêt à pouvoir la desservir dans le plus bref délai possible, et je considère qu'à tout prendre le mieux est de s'en tenir à la décision que le comité des chemins de fer a prise à cet égard.

(L'amendement de M. Neely n'est pas adopté.)

SUITE DE LA DISCUSSION DU BILL CONCERNANT LA COMPAGNIE DU CHEMIN DE FER SUPERIOR AND WESTERN ONTARIO.

La Chambre passe à la suite de la discussion en comité général sur le bill (n° 78), déposé par M. Conmee, tendant à constituer en corporation la compagnie du chemin de fer Superior and Western Ontario.

Sur l'article 8.

M. BOYCE: Quels endroits cette ligne reliera-t-elle?

M. CONMEE: On projette de construire le chemin de fer à partir d'un endroit situé sur l'embranchement du Grand-Tronc-Pacifique, à environ 200 milles à l'ouest de Fort-William, jusqu'à la ligne principale du Transcontinental soit une distance d'à peu près 125 milles. La ligne communiquera, par un court embranchement avec Sturgeon-Lake, le rendez-vous des mineurs des environs. Outre la voie ferrée, il y a dans ce territoire près de 100 milles de cours d'eau navigables. Les travaux de nivellement sont déjà exécutés en partie.

On se propose de hâter la construction de ce chemin de fer, afin de répondre aux besoins de cette partie du pays.

M. SPROULE: Comment les travaux de nivellement peuvent-ils avoir été faits, puisque la compagnie n'est pas constituée en corporation?

M. CONMEE: Elle a couru le risque d'anticiper sur l'octroi de la charte. Le tracé est fixé et les travaux de construction sont commencés. Il n'existe pas de municipalités dans ce territoire; et il n'y a que des exploitations minières ou forestières. On n'y voit pas de véritables colons faute de moyens de transport.

M. SPROULE: En vertu de quel pouvoir la compagnie construit-elle cette ligne? Le ministre des chemins de fer en approuve-t-il le tracé? La compagnie n'a pas de charte; cependant, l'honorable député dit qu'elle a fait les études du tracé et qu'elle a commencé à établir la voie ferrée. J'ai toujours cru qu'une compagnie ne pouvait pas entreprendre la construction d'un chemin de fer avant que le ministre approuve ses plans.

M. CONMEE: Ce groupe de promoteurs n'est pas le seul qui ait pris des risques. Les ingénieurs civils n'ont pas d'obstacles à surmonter et aucun intérêt ne saurait être lésé. Naturellement, la compagnie ne peut pas mettre sa ligne en service avant que ses plans soient approuvés.

M. SPROULE: La loi des chemins de fer décrète qu'elle ne saurait construire sa ligne avant que ses plans soient acceptés.

L'hon. M. PUGSLEY: Je suppose que les promoteurs agissent en qualité de simples citoyens. Lorsqu'un individu est propriétaire du terrain rien ne l'empêche de construire une voie ferrée. Les promoteurs doivent établir le chemin de fer sur leur propre propriété ou avoir obtenu un consentement des autorités provinciales pour le faire passer sur les terres du domaine public. Ils ont besoin d'une charte pour acquérir le terrain par voie d'expropriation; mais, s'ils en sont propriétaires, rien ne les empêche de construire une voie ferrée, s'ils le désirent. Naturellement, ils courent le risque d'obtenir plus tard un permis de l'Etat afin d'exploiter leur chemin de fer; toutefois des propriétaires peuvent établir une voie ferrée sur leur propre terrain ou sur celui qu'ils ont acquis du gouvernement provincial.

M. BURPEE: Au département des Travaux publics qu'il dirige, le ministre croirait-il convenable qu'un entrepreneur se

mît à l'œuvre avant qu'un marché fût passé?

L'hon. M. PUGSLEY: Cela est différent.

M. BURPEE: Je prie le ministre de répondre à ma question.

L'hon. M. PUGSLEY: Je ne croirais certainement pas que cela est convenable.

M. BURPEE: Mais le ministre croit que c'est convenable, lorsqu'il s'agit d'une compagnie, dont le représentant de Raïny-River (M. Conmee) fait partie.

L'hon. M. PUGSLEY: Dans ce cas, c'est un chemin de fer....

M. BOYCE: Je parle des entreprises publiques.

L'hon. M. PUGSLEY: Mieux vaut ne pas sortir de la question.

M. BOYCE: J'ai posé une question au ministre à cause de l'argument qu'il invoquait à l'appui du projet de loi de l'honorable député.

M. CONMEE: Les intéressés ont obtenu un droit de passage du gouvernement d'Ontario.

M. LANCASTER: Ont-ils une charte provinciale?

M. CONMEE: Non; mais ils ont soumis le projet de loi aux autorités provinciales en leur faisant observer qu'à leur avis, ils avaient besoin d'une charte fédérale à cause des raccordements qu'ils voulaient faire. Bien qu'ils n'eussent pas demandé une charte provinciale, le gouvernement d'Ontario leur accorda non seulement le droit de passage, mais aussi une subvention en terres.

M. LANCASTER: Un droit de passage sur les terres du domaine provincial.

M. CONMEE: Toutes ces terres appartiennent à la province d'Ontario. Les intéressés ont obtenu la permission des autorités provinciales; du moins, on me l'a dit. Et, bien que leur compagnie ne soit pas constituée en corporation, le gouvernement d'Ontario lui a accordé une subvention en terres comptant qu'elle obtiendrait une charte. Aussi, je crois que la Chambre ne devrait pas s'opposer au projet de loi. Si j'ai bien saisi sa pensée, le représentant du Sault-Sainte-Marie (M. Boyce) a laissé entendre que j'avais peut-être un intérêt dans cette entreprise. Je n'en ai pas.

M. BOYCE: Je n'ai pas fait une telle insinuation.

M. CONMEE: Alors, j'ai mal compris.

M. HENDERSON: Ce débat révèle un état de choses étrange. Le parrain du projet de loi nous laisse entendre que le gouvernement d'Ontario l'a approuvé et, pourtant, le représentant de la province a comparu l'autre jour devant le comité pour le combattre. Je voudrais savoir d'où provient ce conflit d'autorité.

M. BOYCE: Vu la déclaration du représentant de Rainy-River et l'étrange décision que la compagnie a prise de construire sa ligne sans déposer ses plans, sa charte d'incorporation avec réserves et ses restrictions, en l'absence du ministre des Chemins de fer et des Canaux qui devrait être mis au courant de ceci et être prêt à nous renseigner, je propose que la suite du débat soit renvoyée à une autre séance, dans l'espérance que le ministre sera ici lorsque le projet de loi sera mis en discussion.

M. CONMEE: Cela est complètement inutile.

M. LANCASTER: La charte est inutile, apparemment.

M. CONMEE: Non; toute l'affaire a été discutée au comité des Chemins de fer. J'y ai déclaré comme ici que la construction du chemin de fer était commencée. Les intéressés ont couru le risque d'entreprendre les travaux avant d'obtenir leur charte. Ce n'est pas le seul chemin de fer qui ait été construit de cette façon. Je puis affirmer à mon collègue (M. Boyer) que plusieurs compagnies de chemins de fer ont dévancé ces demarches lorsqu'il ne pouvait pas y avoir d'obstacles à surmonter. S'il fallait croiser des grandes routes ou traverser des municipalités, ce serait différent. On peut dire que ce territoire est un désert, sauf les exploitations minières ou forestières dont j'ai parlé.

M. BARR: Nous avons combattu des compagnies parce qu'elles n'exécutaient pas leurs entreprises et ne semblaient pas disposées à le faire. Mais, cette compagnie semble s'être mise à l'œuvre. Je me souviens qu'un représentant du gouvernement d'Ontario s'est opposé à l'adoption de certains articles de ce bill au comité des Chemins de fer. Mais, vu que le chemin de fer de cette compagnie doit se raccorder au Grand-Tronc-Pacifique, il me semble qu'il y a lieu d'accorder une charte fédérale.

Sur l'article 9.

M. A. C. MACDONELL: Le parrain du bill m'a laissé entendre tant ici qu'au comité des Chemins de fer quel objet du bill était de permettre à une compagnie de construire une voie ferrée. Apparemment, l'objet de la compagnie est tout autre—en réalité, c'est une compagnie de force, et une compagnie de force des plus extraordinaires, si l'on en juge par les dispositions du présent article.

M. CONMEE: Je crois que l'honorable député a sous les yeux le projet de loi tel

que rédigé en premier lieu. Le comité des Chemins de fer l'a modifié en remplaçant cet article par l'article-type.

Sur l'article 9b:

La compagnie peut pour les fins de son entreprise et subordonnément aux dispositions de l'article 247 de la loi des chemins de fer, acquérir de l'énergie électrique ou autre force qu'elle peut transmettre et distribuer en tout endroit dans le district par lequel doit passer le chemin de fer autorisé; et elle peut recevoir, transformer, transmettre, distribuer et fournir cette énergie ou force motrice sous toute forme quelconque, en aliéner l'excédent, en percevoir les prix ou rémunérations; mais il n'est demandé ni perçu de prix ou rémunérations tant que le tarif n'en aura pas été approuvé par la commission des chemins de fer pour le Canada, qui peut en tout temps reviser ce tarif.

M. A. C. MACDONELL: J'ignore si cet article est conforme au modèle et je m'en préoccupe peu. Il permet à la compagnie d'acquérir de la force et n'impose nulle condition ou restriction relativement au mode d'acquisition, soit par production ou par prise de possession des forces existantes. Il ne restreint pas le territoire dans lequel l'acquisition aura lieu. Il me semble que le comité a le droit d'exiger des renseignements beaucoup plus complets sur les fins de la compagnie et les privilèges mentionnés dans l'article qu'on vient de lire. D'abord, l'article a évidemment trait à la force qui, de l'avis de plusieurs membres de la Chambre, relève de l'autorité législative de la province. L'honorable député qui propose l'adoption du projet de loi a plus d'une fois pris cette attitude devant la Chambre. Je lui demande d'expliquer ce qu'il entend, ce qu'il se propose de faire et quelles restrictions il a l'intention d'imposer à la compagnie, quant à la production de cette force, à la distance, à l'endroit et le reste.

M. CONMEE: Cet article ne diffère pas de celui qu'on trouve dans presque tous les projets de loi concernant des chemins de fer qui sont adoptés par la Chambre. Il est approuvé par le comité et par le ministre des Chemins de fer et il est contenu, je crois, dans la plupart des bills. Il ne confère pas à la compagnie les pouvoirs généraux d'une compagnie de force; il lui permet seulement d'employer ses fonds à l'acquisition de forces hydrauliques ou à la production de l'énergie électrique pour la mise en service de son chemin de fer; voilà tout.

M. A. C. MACDONELL: Il autorise l'aliénation de l'excédent.

M. CONMEE: Si la compagnie en a plus qu'il ne lui en faut pour elle-même, elle peut en disposer. Mais il ne s'ensuit pas que cette compagnie de chemin de fer soit constituée compagnie de force motrice.

M. LANCASTER: Qu'est-ce qui l'en empêcherait, d'après les termes de ce bill?

M. LANCASTER: Qu'est-ce qui en empêcherait les autres compagnies? Cette mesure ne place point cette compagnie en dehors de la loi générale des provinces ou du Dominion. Comment pourrait-elle devenir une compagnie de force motrice? Elle est assujettie à toutes les restrictions et les conditions de la loi provinciale. Il lui faut une force hydraulique; ce bill ne l'autorise point à prendre de l'eau à aucun endroit en particulier.

M. LANCASTER: Il lui permet de le faire partout.

M. CONMEE: Pas du tout, excepté pour les besoins de son réseau. Jusqu'à présent cette autorisation n'est purement qu'incidentelle.

L'hon. M. PUGSLEY: La compagnie n'a point le pouvoir d'exproprier.

M. CONMEE: Il faut d'abord qu'elle prouve qu'elle en a besoin pour sa ligne. Mais si incidentellement elle en a plus qu'il ne lui en faut, qui voudrait l'empêcher d'en disposer?

M. BOYCE: L'honorable député voudrait-il indiquer l'article du bill qui oblige la compagnie à se conformer aux lois et règlements provinciaux pour disposer du surplus de force motrice?

M. CONMEE: Cela n'est point dans le bill, mais l'honorable député pourrait bien nous dire quelle nécessité il y a à ce que cela y soit. Cela se trouve-t-il dans un autre bill quelconque? Ce bill ne donne point à la compagnie le pouvoir d'exproprier une force motrice hydraulique, elle y est autorisée par l'acte des chemins de fer pour la construction de ses voies seulement. Cet article a été adopté dans d'autres bills, pourquoi s'y opposerait-on pour celui-ci? S'il y eut jamais devant cette Chambre un bill auquel on dût donner un tel pouvoir, on devrait l'accorder quand il s'agit d'une voie de chemin de fer établie dans une région absolument nouvelle, inhabitée, et où ne se trouvent que des exploitations minières et forestières.

M. SPROULE: Supposons qu'on ait utilisé une force hydraulique pour produire de l'électricité et que cette compagnie en devienne acquéreur, n'en aurait-elle pas le contrôle?

M. CONMEE: Si une compagnie possède une source de force hydraulique et l'a développée après l'avoir acquise du Gouvernement provincial ou fédéral, cette compagnie serait liée par les conditions auxquelles elle a obtenu cette concession, et si une autre compagnie en devenait acquéreur, elle se trouverait liée par les mêmes conditions. Je ne sache pas que rien puisse

empêcher une compagnie de vendre une force hydraulique quelconque. Mais ce n'est point de cela qu'il s'agit dans ce bill; il s'agit de savoir si cet article lui donne le pouvoir d'exproprier une force hydraulique et de s'en emparer malgré le possesseur.

M. J. D. REID: Cette ligne traverse-t-elle la rivière Nipigon ?

M. CONMEE: Non, la ligne passe à environ 200 milles à l'ouest de la rivière Nipigon.

M. J. D. REID: Quelle rivière traverse-t-elle?

M. CONMEE: Elle ne traverse aucune rivière, que je sache; elle longe ce que l'on appelle, je pense, la rivière des Anglais (English river) qui forme je crois sur une certaine longueur, la frontière interprovinciale entre la province et le district de Kéwatin.

M. LANCASTER: Je trouve que l'honorable député présente très habilement ce bill, mais je ne saurais admettre avec lui que parce que ce bill ne fait aucune mention du droit d'expropriation, la compagnie ne saurait exproprier. Mais, d'après ce principe, elle ne pourrait exproprier pour l'établissement d'une ligne de chemin de fer. Le bill ne lui donne pas le droit d'expropriation. Elle peut établir et exploiter une ligne de chemin de fer, mais il ne s'y trouve pas un mot en ce qui concerne le droit d'exproprier. L'honorable député ne veut pas admettre que la loi des chemins de fer ne permet pas d'exproprier pour des fins d'établissement de voies ferrées. Et le bill continue et dit que pour les fins de l'entreprise la compagnie pourra aussi acquérir des forces hydrauliques.

M. CONMEE: Cette compagnie n'obtient point par ce bill le pouvoir d'expropriation, mais elle le possède en vertu de la loi des chemins de fer. Par conséquent elle ne peut s'appuyer que sur la loi des chemins de fer, et comment mon honorable ami pourrait-il prétendre que la loi des chemins de fer donne à une compagnie le droit d'exproprier une force hydraulique ?

M. LANCASTER: Je n'ai pas dit qu'elle ait ce droit, mais je dis que l'on pourrait soutenir devant une cour de justice que puisque la loi spéciale les autorise à acquérir ces forces hydrauliques, et que la loi des chemins de fer s'applique à ce cas, elle aurait tout aussi bien le droit d'acquérir par expropriation que par achat direct.

Si la compagnie s'empare des forces hydrauliques par expropriation, malgré les propriétaires, ce sera la source de nombreuses difficultés. Je pense qu'il n'en serait pas autrement dans le cas où ce droit serait limité à l'établissement de la ligne de chemin de fer. Je crois que c'est exactement la même chose. "Pour les fins de l'entreprise" signifie pour l'exécution de tout ce qui est autorisé par cette chartre. Donc, si le bill ne spécifie pas que la compagnie n'a pas le droit d'exproprier, il est évident que quend elle dira qu'il lui faut une force hydraulique quelconque pour l'exploitation de sa voie, elle pourra immédiatement se prévaloir du droit d'expropriation comme elle pourrait le faire pour les autres fins de l'entreprise.

L'hon. M. PUGSLEY: Je ne pense pas qu'après réflexion mon honorable ami (M. Lancaster) s'en tienne dans ce bill qui autorise l'expropriation. En ce qui concerne la voie, la loi des chemins de fer y pourvoit. Il suffit donc de s'en rapporter à la loi des chemins de fer pour apprécier la portée des droits qu'il octroie; or, ces droits sont accordés pour l'établissement de la voie et permettent d'exproprier une étendue de six perches au plus de largeur et le terrain nécessaire à l'établissement d'une gare. C'est là le seul terrain que l'on puisse exproprier en vertu de la loi des chemins de fer.

M. LANCASTER: C'est-à-dire que la compagnie n'a pas ce droit, mais que nous déclarons qu'elle peut le faire pour les fins de cette entreprise. Le bill spécial étend la portée de la loi des chemins de fer et le rend applicable à l'objet même de la discussion.

L'hon. M. PUGSLEY: Oui, si ce bill contenait un article qui déclarât que la disposition de la loi des chemins de fer dût s'appliquer à toutes les propriétés que la compagnie pourrait désirer acquérir pour les fins de l'entreprise.

M. LANCASTER: N'est-ce pas là le cas ?

L'hon. M. PUGSLEY: Non, cela n'est pas, car ce bill ne donne à la compagnie aucun autre droit que celui d'acquérir des terres; c'est-à-dire d'en devenir l'acquéreur par les moyens légaux ordinaires, avec le consentement de celui qui en a la propriété. Le seul droit d'expropriation qui existe est celui qui se trouve contenu dans l'acte des chemins de fer et qui est limité à six perches de largeur pour droit de passage, et aux terrains nécessaires pour l'établissement des gares. S'il arrivait qu'une force hydraulique se trouvât dans ces limites, elle pourrait être expropriée.

M. LANCASTER: Voilà exactement où la compagnie pourrait profiter de cette disposition du bill. Si elle se disait: Nous allons établir cette ligne de manière qu'une force hydraulique se trouve située dans les limites que nous pouvons exproprier, elle pourrait le faire en vertu du bill.

L'hon. M. PUGSLEY: Elle le pourrait.

M. LANCASTER: C'est ce que je dis, et l'on prétend cependant qu'elle ne va pas exproprier les forces hydrauliques.

M. J. D. REID: Je voudrais bien que l'honorable député qui présente ce bill nous dise comment la compagnie a besoin de ces forces hydrauliques pour exploiter cette ligne. Lorsque ce bill a passé devant le comité des chemins de fer, il a été entendu que ce chemin de fer exploiterait uniquement la force motrice produite par la vapeur. Or, nous savons tous que s'il existe des forces hydrauliques dans le territoire compris entre la ligne du chemin de fer canadien du Pacifique et celui du Grand-Tronc-Pacifique ils appartiennent toutes au gouvernement d'Ontario ; et, si cet article reste dans le bill, il peut fort bien arriver ce que vient de dire mon honorable ami de Lincoln (M. Lancaster). La compagnie pourrait établir sa voie le long d'une rivière, sur une distance de 20 à 30 milles, et exproprier une force hydraulique sans que le gouvernement d'Ontario puisse intervenir. Si c'est là réellement le but de ce bill, ce n'est point du tout ce que l'on a voulu faire entendre devant le comité des chemins de fer. Quand on parla d'insérer dans ce bill l'article ordinaire qui se rapporte aux forces hydrauliques, personne ne se doutait de ce que l'on a avancé aujourd'hui.

J'étais en faveur de ce bill et je suis d'avis que l'on accorde cette charte pourvu que cela n'entraîne pas virtuellement l'abandon à la compagnie de toutes les forces hydrauliques de cette région. Je ne vois pas pourquoi on ne supprimerait pas l'article qui concerne les forces hydrauliques. On nous a assuré, au comité des chemins de fer, que cette voie serait construite pour relier le Pacifique-Canadien au Grand-Tronc et que, dans toute sa longueur, la seule force motrice employée serait la vapeur. En ce qui concerne l'article se rapportant aux bateaux et aux quais, l'honorable député qui présente le bill a dit que la compagnie pourrait bien établir un service de bateaux sur les lacs et transporter les gens aux différentes places de villégiature. Personne ne s'est objecté à cela. Mais, après la discussion qui vient d'avoir lieu, il me semble que ce bill a un autre objet en vue. Je pense qu'il vaudrait mieux le renvoyer au comité des chemins de fer afin qu'il y soit sérieusement examiné de nouveau, que de l'adopter aujourd'hui dans sa forme actuelle avec une clause dont nous ne pouvons peut-être pas saisir en ce moment toutes les conséquences.

M. TURRIFF: C'est virtuellement le même article que nous avons introduit dans toutes les chartres accordées à des compagnies de chemin de fer.

M. LANCASTER: Non.

M. WM PUGSLEY.

M. TURRIFF: A la plupart d'entre elles. Cette clause se trouve dans la plupart des chartres qui ont été soumises au comité des chemins de fer au cours de cette session et des sessions précédentes.

Le fait que c'est un chemin de fer à vapeur n'enlève point à la compagnie le droit d'y employer plus tard l'électricité si elle le juge à propos. Le chemin de fer canadien du Pacifique est un chemin de fer à vapeur, et, en ce moment, les directeurs considèrent l'opportunité d'employer l'électricité comme force motrice, sur une cetraine partie de la ligne.

On n'a pas besoin de s'alarmer de ce pouvoir d'expropriation, car il ne s'agit que d'une lisière de terrain de six perches de largeur. Tout le monde sait que la compagnie ne pourrait à la fois exploiter des forces hydrauliques et effectuer le passage d'une ligne de chemin de fer sur une emprise aussi étroite.

M. J. D. REID: Comment traverserait-elle la rivière?

M. TURRIFF: La chose est possible, mais j'en doute. Il n'est pas nécessaire que l'usine électrique soit exactement à l'endroit du pont, car il y a toujours danger que le barrage soit emporté et brise ensuite le pont du chemin de fer. Nous avons inséré cette disposition dans d'autres projets de loi déjà, et je ne vois pas de raison de choisir celui-ci pour l'en exclure, ou de choisir cette compagnie particulière pour l'en priver. quand nous l'avons adoptée pour d'autres.

M. LANCASTER: L'honorable député voudrait-il mentionner un seul projet de loi dans lequel, depuis deux ou trois ans, nous avons inséré cette disposition. Je n'en vois aucun, et j'assiste pas mal régulièrement aux réunions du comité des chemins de fer. Je n'ai jamais vu de ma vie une telle disposition dans un projet de loi relatif à un chemin de fer à vapeur.

M. CONMEE: Lors de la discussion de ce projet au comité des chemins de fer, la disposition concernant les forces hydrauliques a été supprimée et remplacée par l'article-type adopté par le comité dans tous les cas de même nature. Cet article est l'article réglementaire.

M. LANCASTER: Qu'est-ce que l'honorable député entend par l'article réglementaire?

M. CONMEE: C'est ainsi que le président l'a appelé, et il a été inséré dans le bill. L'honorable député se donne des préoccupations inutiles en pensant qu'une compagnie de chemin de fer ferait dévier sa ligne tout simplement pour avoir la possession d'une chute d'eau. J'hésite à croire que les experts du ministre des Chemins de fer ratifieraient les plans d'une compagnie qui tenterait un tel truc.

M. LANCASTER: Ils pourraient ne pas le savoir.

M. CONMEE: Ils le sauraient. Ce serait évident, car il faut de 60 à 100 acres de terrain pour permettre l'exploitation d'une chute d'eau. Ce serait une disposition absolument inutile dans la charte. L'honorable député se fait de la bile inutilement; c'est un soupçon sans le moindre fondement.

M. LANCASTER: Je crains qu'il n'en soit pas ainsi. Je voudrais bien me tromper, car je ne veux pas prolonger cette discussion sans nécessité. L'article à l'étude autorise l'exercice de ce pouvoir subordonnément à l'article 247 de la loi des chemins de fer. C'est ce qui renforcit davantage la prétention de l'honorable député de Grenville (M. Reid). L'on fait intervenir la loi des chemins de fer, puis cette loi spéciale, qui stipule l'exercice de ce pouvoir, pourvu qu'il n'enfreigne pas les dispositions de l'article 247 de la loi des chemins de fer. L'on pourrait prétendre que s'il n'enfreint pas cet article, c'est qu'il s'y conforme.

L'article 247 laisse supposer de ces droits, et il astreint la compagnie à ne les exercer qu'avec le consentement des municipalités. Alors, si ces dernières ne peuvent s'entendre avec la compagnie, la commission des chemins de fer pose les conditions de l'exercice de ces droits. Comment l'honorable député peut-il prétendre qu'il est sûr que la compagnie ne peut exproprier. Le point que je soulève est que cette charte est subordonnée à l'article 247 seulement. Or, l'article 247 décrète que la compagnie ne peut ériger ses poteaux et étendre ses fils le long des chemins publics sans le consentement des municipalités, et si ces dernières refusent, alors, il faut s'adresser à la commission des chemins de fer, qui a le pouvoir de dicter de quelle façon ses fils doivent être posés.

L'hon. M. PUGSLEY: En vertu de l'article 3 de la loi du chemin de fer de Dunvagan à la Colombie-Anglaise, adopté l'année dernière, des pouvoirs beaucoup plus étendus que ceux-ci sont accordés à la compagnie.

M. LANCASTER: Mais cette loi n'astreint pas la compagnie aux dispositions de la loi des chemins de fer. Je doute que l'honorable député (M. Conmee) obtienne par ce projet de loi beaucoup plus qu'il ne demande.

M. SPROULE: Oh! non, il ne le pourrait pas.

M. LANGS: L'honorable député dit qu'il ne demande pas le pouvoir d'expropriation, et je suis obligé de prendre sa parole. S'il ne le demande pas, il est facile d'insérer une disposition dans ce sens.

L'hon. M. PUGSLEY: La loi du chemin de fer d'Edmonton au Yukon et au Pacifique, adoptée l'an dernier, confère des pouvoirs bien plus étendus que ceux-ci pour la production de l'électricité.

M. LANCASTER: Ce qui prouve tout ensemble que ce projet de loi n'est pas un modèle, comme on l'affirme.

L'hon. M. PUGSLEY: Non, mais modeste, pourrait-on dire.

M. TURRIFF: Un article de la loi (n° 11) adoptée à la présente session intitulée une loi concernant la compagnie du chemin de fer canadien de l'Ouest subordonne l'application de cette loi à l'article 247 de la loi des chemins de fer, quant au tarif de l'électricité, etc., et la commission des chemins de fer a le pouvoir de décider.

M. SPROULE: Ce projet a-t-il été adopté tel que vient de le dire l'honorable député?

M. TURRIFF: Je crois que rien n'a été changé dans ce projet.

M. LANCASTER: Pourquoi le bill mentionné par l'honorable député (M. Turriff), contrairement à celui qu'a mentionné l'honorable ministre (M. Pugsley), suborne-t-il la compagnie aux dispositions de l'article 247 de la loi des chemins de fer?

L'hon. M. PUGSLEY: Les bills que j'ai mentionnés ont été adopaés à la dernière session.

M. CONMEE: C'est à cause de certaines modifications à la loi des chemins de fer qui confère à la commission des pouvoirs qu'elle n'avait pas jusque-là. C'est une protection de plus pour le public, rien de plus.

M. LANCASTER: C'est bien bel et bon de dire que c'est une protection de plus pour le public, mais si vous assujettissiez cette compagnie à l'application d'un article particulier de la loi des chemins de fer, tous les tribunaux décrèteront que vous n'en avez pas autrement limité l'application. En vertu de l'article 247, la commission peut ordonner la pose des fils à sa guise afin de protéger le public, et ainsi, vous ne pouvez appliquer l'article 247 à moins de donner à la compagnie le pouvoir d'exproprier à certaines conditions déterminées par la commission. Si la Chambre prétend posséder le pouvoir d'exproprier, c'est une autre affaire, mais si nous décidons qu'elle ne doit pas l'avoir, alors, nous devons le spécifier dans le projet de loi.

M. McKENZIE: Il fut un temps où la loi imposait certaines restrictions à une compagnie, et la compagnie pouvait faire n'importe quoi qu'elle n'était pas spécialement empêchée de faire par sa charte. S'il s'a-

gissait d'un pouvoir qui paraissait être raisonnable dans les limites de ses attributions, les tribunaux décrétaient qu'elle pouvait se l'arroger quel qu'il fût. Mais ce n'est plus la loi aujourd'hui, ni depuis dix ans. La loi du jour veut que tous les pouvoirs soient définis dans la charte.

M. LANCASTER: Le droit est indiqué dans cette charte.

M. McKENZIE: Je n'y vois rien qui donne à la compagnie le droit spécifique d'exproprier.

M. LANCASTER: Le bill dit que la compagnie peut acquérir.

M. McKENZIE: Il n'est pas question de l'expropriation. J'aurais cru, à entendre discuter l'honorable député (M. Lancaster) à la Chambre, qu'il est bon avocat, et il doit savoir que les tribunaux ne décident rien implicitement en faveur des corporations. Elles n'ont pas le bénéfice de l'intention de la loi. Leurs pouvoirs doivent être clairement définis, surtout un pouvoir aussi absolu que celui de l'expropriation. Les tribunaux ne peuvent pas par déduction ou en invoquant cinq ou six lois ensemble, monter une cause en expropriation. Le pouvoir doit être accordé spécifiquement, et s'il ne l'est pas, les tribunaux décideront que ce n'était pas l'intention de l'accorder.

M. LANCASTER: Il ne s'agit pas de déduction; c'est que l'honorable député qui s'oppose au bill pense qu'il s'y trouve une restriction, d'ailleurs illusoire, au pouvoir de la compagnie d'acquérir. Je dis qu'il n'y a pas de limite au pouvoir d'acquisition de la compagnie. Il ne s'agit pas de déduction, mais d'un pouvoir clairement défini d'acquérir tout ce que les autres chemins de fer ont le droit d'acquérir.

M. McKENZIE: C'est ce que j'ai dit. Les tribunaux interprétèrent la loi des chemins de fer selon son esprit, et ils ne la tortureront pas pour donner à une corporation le droit d'acquérir une chute d'eau, qui, d'ordinaire, n'entre pas dans les besoins d'un chemin de fer. Par ce que je connais de la législation en matière de corporations et de droit commun, je crois qu'il n'y a pas lieu de s'alarmer de ce privilège. Cette disposition a été insérée dans plusieurs autres propositions de loi. Je doute qu'on pourrait instituer une poursuite en expropriation aux termes de cette proposition.

M. A. C. MACDONELL: Le point que je tiens à faire ressortir se rapporte au pouvoir que cette compagnie cherche à obtenir, de faire et vendre de l'électricité. J'ai demandé à l'auteur du projet de m'expliquer ce détail, et il l'a fait en partie. Je ne m'oppose pas au projet comme loi de chemin de fer, mais je veux être juste, et je m'y oppose comme loi de force motrice. L'auteur dit que le projet tel qu'il est subordonne la compagnie à la législation générale de la province d'Ontario affectant les compagnies d'électricité qui produisent et vendent de l'électricité motrice ou fluide ou en font un commerce quelconque. Je ne partage pas l'opinion de l'honorable député, surtout à cause que l'article 2, qui déclare que cette entreprise est à l'avantage général du Canada, ce qui, comme l'honorable député le sait, place forcément l'entreprise, en vertu de la loi de l'Amérique britannique du Nord, sous l'autorité et la législation du pouvoir central, éludant ainsi l'autorité et la juridiction des lois provinciales. C'est à mon avis, l'effet qu'aura cette loi: la compagnie sera complètement soustraite à la législation provinciale réglementant les compagnies d'électricité. Elle serait également indépendante de la loi générale de la province affectant les chemins de fer, puisque l'entreprise est déclarée à l'avantage du Canada. Ce n'est plus, par conséquent, une entreprise d'intérêt provincial. L'honorable député dit que le projet tel que rédigé soustrait la compagnie à l'autorité provinciale.

Si mon honorable ami veut simplement déclarer par un amendement que son bill sera sujet à la législation générale d'Ontario concernant les compagnies électriques, il pourra peut-être passer. Plusieurs autres bills contiennent cette clause.

M. CONMEE: Quel bill a cette clause?

M. A. C. MACDONELL: Plusieurs bills de chemins de fer. La charte d'un chemin de fer entrant dans Toronto contient cette clause. Un amendement de ce genre ferait disparaître l'objection de mon honorable ami de Lincoln (M. Lancaster).

M. CONMEE: C'est un chemin de fer électrique.

M. A. C. MACDONALD: Parce que la législation générale concernant les compagnies électriques contient des sauvegardes concernant l'expropriation des terrains pour fins électriques.

M. CONMEE: J'ai déclaré que cette compagnie serait soumise à toutes les lois de la province ou du Canada relatives à ses travaux.

M. A. C. MACDONELL: Quelles objections y a-t-il à insérer une clause de ce genre?

M. CONMEE: Il y a une objection considérable. Il y a l'objection qu'il est injuste d'imposer à cette compagnie des obligations différentes de celles que l'on impose à d'autres compagnies.

M. A. C. MACDONELL: Pourquoi?

M. CONMEE: Simplement parce que la compagnie est dans ses droits en deman-

dant ici certains pouvoirs. C'est la règle générale du Parlement d'accorder des pouvoirs généraux; pourquoi insérer une restriction dans ce bill?

M. BOYCE: L'honorable député dit que le pouvoir d'expropriation n'est pas mentionné; pourquoi alors ne pas le spécifier?

M. CONMEE: On peut bien demander aussi pourquoi on ne ferait pas beaucoup d'autres choses. La loi générale de la province et les lois particulières s'appliqueront à cette compagnie comme à toutes autres compagnies. La déclaration que ces travaux sont pour l'avantage général du Canada ne pourrait s'appliquer qu'au chemin de fer. Du moment que la compagnie fait autre chose qu'un chemin de fer, par exemple, si elle établit des usines, alors c'est la loi des manufactures de la province qui s'appliquera.

M. LANCASTER: Oh non! Oh non!

M. CONMEE: Oh oui! Oh oui!

M. LANCASTER: En déclarant que des travaux seront pour l'avantage général du Canada vous les soustrayez à la juridiction provinciale.

M. BOYCE: L'honorable député croit-il que le Parlement fédéral ait le droit de lui accorder une chute d'eau?

M. CONMEE: Certainement, et je crois que c'est le seul gouvernement qui peut accorder des chutes d'eau dans certains cas. Je ne connais pas celle que cette compagnie demande, je ne sais même pas si elle en demande une. La loi constituant la compagnie du chemin de fer Vancouver Island and Eastern contient exactement la même clause mot pour mot.

M. J. A. CURRIE: L'honorable député dit que le bill n'accordera pas de pouvoir d'expropriation de force hydraulique et électrique, que l'article s'appliquera seulement au chemin de fer. Je soumettrais comme solution de la difficulté que le mot chemin de fer fût inséré dans l'article 2 de façon à ce qu'il se lise comme suit:

La construction du chemin de fer par la compagnie est un ouvrage pour l'avantage de tout le Canada.

Cela règlerait la difficulté et le bill pourrait être adopté.

M. CONMEE: La proposition peut être très raisonnable, mais je ne sais rien de plus que le député auquel ce bill a été confié, et je ne voudrais pas prendre sur moi d'y faire aucun changement; c'est aux auteurs du bill à me faire savoir par leurs avocats ce qu'ils désirent. Pour ma part, je ne voudrais pas accepter aucun amendement.

M. LANCASTER: Ce n'est pas au promoteur d'un bill, ni à un avocat à décider des lois que nous devons passer. Nous sommes ici pour voter des lois dans l'intérêt du peuple. Je crois que la proposition de l'honorable député de Toronto-sud (M. MacDonnell) est très raisonnable et qu'elle rencontre toutes nos vues; mais je veux élucider cette question avec l'honorable député de Rainy-River (M. Conmee). Je voudrais savoir de lui s'il prétend que toute l'entreprise ne sera pas décrétée comme étant pour l'avantage de tout le Canada si ce bill est adopté. Croit-il réellement que les chutes d'eau seront séparées du chemin de fer, si ce bill déclare que tous les travaux de la compagnie seront pour l'avantage de tout le Canada.

M. CONMEE: Ce bill ne donne à aucune compagnie le pouvoir d'exproprier une chute d'eau. Quant à la question de savoir si les travaux particuliers que la compagnie veut entreprendre seront ou ne seront pas sujets aux lois provinciales, je ne suis pas prêt à me prononcer sur ce point, parce que je n'ai pas de renseignements.

M. LANCASTER: Quel mal y aurait-il alors de mettre dans le bill la clause proposée par l'honorable député de Toronto-sud, à savoir que les lois provinciales s'appliqueront à la règlementation et à l'expropriation de ces chutes d'eau?

M. CONMEE: Je ne voudrais pas consentir à cela.

M. LANCASTER: Alors mon honorable ami veut ignorer la législature provinciale?

M. CONMEE: Non, mais je ne voudrais pas consentir parce que cela empêcherait la compagnie d'utiliser une chute d'eau qui serait sur un cours d'eau international ou navigable. Je ne voudrais pas que la compagnie fût liée par aucune condition de ce genre.

M. LANCASTER: Nous ne devons pas non plus nous lier les mains en donnant à la compagnie ce qu'elle ne devrait pas avoir. D'ici à huit heures l'honorable député fera bien d'y songer.

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

Reprise de la séance.

M. A. C. MACDONELL: Au moment ou la séance allait être levée, à huit heures, je demandais au parrain de ce bill quelle rairon il pouvait donner en faveur de l'octroi dans un bill de chemin de fer de privilèges hydrauliques, spécialement lorsque, par l'article 2 du bill, on déclare que tous les travaux de la compagnie seront pour l'avantage de tout le Canada. Je comprends parfaitement pourquoi l'on veut mettre sous la juridiction de ce Parlement tous les travaux de cette compagnie de chemin de fer, mais on attache à ce bill une chose qui est de nature purement provinciale; ce bill com-

prend des travaux qui tombent sous la juridiction provinciale, mais que l'on veut par cette clause soumettre à la juridiction fédérale. Si j'ai bien compris les paroles de l'honorable député qui présente ce bill, il a dit que les articles en question n'ont pas l'effet que je leur attribue. Mais je demanderai à mon honorable ami de bien vouloir lire larticle 92 de l'acte de la confédération, paragraphe 10, alinéa "c". Ainsi que nous le savons tous l'article 92 énumère les choses qui tombent entièrement sous la juridiction provinciale. L'alinéa "c" s'applique à des travaux qui, bien que situés entièrement dans les limites de la province, ont été ou sont subséquemment déclarés par le Parlement fédéral être pour l'avantage général du Canada, ou pour celui d'une ou plusieurs provinces.

La déclaration que l'on veut faire dans cette clause du bill place donc les travaux et entreprises de la compagnie entièrement sous la juridiction fédérale. Comme mon honorable ami (M. Conmee) a déclaré avant six heures qu'il croyait que les travaux de la compagnie, tels que la distribution de l'énergie électrique, étaient d'une nature provinciale, je crois qu'il est de simple justice d'insérer dans ce bill un article à l'effet que ces travaux sont exceptés des entreprises de la compagnie qui sont déclarées être pour l'avantage général du Canada. Ou, comme alternative, que l'honorable député dise clairement dans le bill que cette partie des entreprises de la compagnie sera soumise à la loi d'Ontario relative aux compagnies électriques, et à la "Hydro-Electric-Power-Commission". L'honorable député aura alors les pouvoirs qu'il demande, et les autres resteront soumis à la juridiction de la province. Qui a jamais entendu dire qu'une compagnie de force motrice, située entièrement dans une province et de nature purement locale, pouvait être déclarée comme étant pour l'avantage général du Canada.

On a dit cet après-midi que cet article concernant la force motrice était un article-type. Je n'ai jamais vu d'article de ce genre dans aucune charte de chemin de fer. J'admets qu'un article semblable puisse être inséré dans un bill de compagnie de force motrice. Mais ce bill-ci est principalement un bill de chemin de fer et nous n'avons pas d'exemple que l'on ait inséré un article-type comme celui-là dans aucun bill de chemin de fer. Il n'y en a pas, ainsi que la Chambre le sait, et s'il y en avait, il ne s'appliquerait certainement pas à des entreprises entièrement provinciales. Je crois que l'auteur de ce bill devra nous donner des raisons un peu meilleures pour nous engager à déclarer comme étant des travaux pour l'avantage général du Canada des travaux qui sont de nature purement provinciale. Nous ne désirons aucunement faire d'obstacles à l'adoption de ce bill. Comme charte de chemin de fer je n'y ai aucune objection. Je crois qu'il est dans ce cas-là une entreprise pour l'avantage de tout le Canada, car il se raccorde au chemin de fer transcontinental. Mais comme bill autorisant la formation d'une compagnie de force motrice, je m'oppose à ce qu'il soit mis sous la juridiction du Parlement fédéral.

M. TURRIFF: En parcourant les bills qui ont été présentés devant cette Chambre pendant cette session je vois qu'un article accordant des pouvoirs semblables a été inséré dans les bills numéros 11, 44, 50, 59 et 62. Cet article est aussi dans le bill 102 que vient d'adopter le comité des chemins de fer, mais qui ne l'a pas encore été par cette Chambre. Le comité des chemins de fer accordait autrefois ce pouvoir, avec l'appui de tous les députés qui aujourd'hui combattent ce bill. Dans tous ces bills le seul changement qui a été fait a été de substituer l'article-type à celui qui est dans ce bill. Je ne crois pas que ce privilège ait été refusé à aucune compagnie de chemin de fer qui en a fait la demande et je ne puis comprendre pourquoi l'on commencerait par cette compagnie pour refuser ces pouvoirs lorsque ce bill la soumet à la juridiction de la commission des chemins de fer.

M. MACDONELL: Je n'ai pas eu le temps d'examiner les bills dont parle mon honorable ami, mais dans le premier que j'ai examiné, qui est le dernier qu'il a mentionné, le bill 102, je trouve, et je suppose que je les trouverai dans tous les autres, les mêmes mots que je veux faire insérer.

M. CONMEE: En comité des chemins de fer, on a rayé cet article du bill, et cela parce que le ministre trouve matière à critique dans la nature de ce projet de loi; on a substitué à cet article la disposition même qui figure dans le bill à l'étude.

M. SPROULE : A mon avis, cette disposition ne prête guère à la critique; mais elle peut fort bien prêter aux abus signalés par le député de Lincoln, avant la suspension de la séance. En outre, l'honorable député qui s'est constitué l'initiateur de ce projet de loi jouit d'une réputation si parfaitement établie tant au sein de ce Parlement que dans une autre enceinte législative que nous sommes en lieu de croire que sa signature s'y trouve quelque part, bien que son nom ne figure pas sur le dos du projet de loi. Voilà ce qui fait maître tous nos soupçons à l'égard de ce projet de loi, et voilà aussi pourquoi nous sommes obligés de redoubler d'attention et de vigilance à l'égard de ce bill.

Des VOIX: A l'ordre!

M. SPROULE : Je me contente de dire que la signature, la main de l'astucieux Chinois doit se trahir quelque part dans ce projet de loi. Nos soupçons redoublent

donc d'intensité lorsque l'honorable député saisit la Chambre de quelque bill; car nous redoutons le sens caché qui peut s'y dissimuler, sans se trahir à la première lecture. A d'autres égards, je n'y vois rien de bien critiquable.

L'hon. M. PUGSLEY : Sans doute, l'honorable député ne trouve pas matière à critique dans le projet de loi présenté par le député de London (M. Beattie) projet dont le texte est à peu près identique.

M. SPROULE : Ce n'est nullement ce dont il s'agit. Je n'ai pas lu le projet de loi présenté par le député de London et ici encore, comme d'habitude, le ministre des Travaux publics dépasse la mesure, m'attribue une pensée qui ne peut sortir que d'un mauvais cœur: "Honi soit qui mal y pense!"

En tant que ce projet de loi concède le droit de construire un chemin de fer et de le mettre en service, je crois être l'interprète de mes collègues de gauche en disant qu'il ne s'y trouve absolument rien de critiquable. Mais si ce bill fait naître nos soupçons, c'est qu'il comporte, croyons-nous, le droit de faire l'expropriation ou d'obtenir la propriété de forces hydrauliques qui appartiennent au gouvernement provincial et à l'égard desquelles ce gouvernement a livré à la publicité le système qu'il entend appliquer, à l'avenir. L'honorable député le sait, ces forces sont soumises à la réglementation du gouvernement provincial; or tout parlementaire ici le sait, cela ne saurait résulter d'une disposition quelconque contenue dans ce bill. L'honorable député ajoute que le gouvernement d'Ontario a la chose pour agréable et qu'il approuve ce bill. Or, comment peut-il concilier cette affirmation avec le fait que le gouvernement d'Ontario a chargé un de ses partisans de se rendre ici, pour demander le rejet de ce projet de loi? Si le gouvernement provincial approuve cette mesure, pourquoi chargerait-il quelqu'un de venir ici demander le rejet de ce bill? Voilà ce qui donne plus d'intensité à mes soupçons. Il importe donc de rédiger aussi clairement que possible cette résolution, afin que plus tard il n'en puisse naître d'abus.

M. CONMEE: L'honorable député nous a dit la vérité sur un point. Du moment qu'il voit figurer sur le dos du bill le nom de l'initiateur de la mesure, cela fait naître les soupçons dans son esprit.

M. SPROULE: Je l'avoue, cela contribue fortement à réveiller mes soupçons.

M. CONMEE: On dit que confesser publiquement ses fautes est une pratique salutaire pour l'âme du pécheur et je suppose que mon collègue se sent un grand soulagement de conscience, maintenant qu'il s'est déchargé de ce poids. Ceux qui connaissent le député promoteur du bill, affirme-t-il, nourrissent des soupçons à l'égard de cette mesure. Non, il fait erreur ici. S'il nourrit des soupçons à cet égard, c'est précisément parce qu'il ne connaît pas le député promoteur du bill. Qu'il veuille m'en croire, soit parmi les libéraux soit parmi les conservateurs, il n'est pas un seul de nos collègues ici qui donne au promoteur du bill le brevet que l'honorable député (M. Sproule) cherche à lui décerner.

M. SPROULE: Mon collègue voisin (M. Macdonell) voit la chose du même œil que moi.

M. CONMEE: Il est peut-être aussi préjugé que l'est l'honorable député lui-même, (M. Sproule) et c'est là sans doute ce qui le porte à repousser ce projet de loi. Je n'affirme pas que le gouvernement d'Ontario ait accordé son approbation à ce bill; ce que j'affirme, c'est que je tiens de bonne source que le gouvernement provincial a accordé à cette compagnie à titre gratuit l'emplacement de cette voie ferrée

M. BOYCE: Mon collègue affirme-t-il que le gouvernement d'Ontario a approuvé ce projet de loi?

M. CONMEE: Non. Je n'ai pas affirmé pareille chose. En réalité, c'est que le gouvernement provincial a accordé à cette compagnie une subvention en terres, bien qu'elle n'eût pas encore réellement obtenu sa charte; or, en accordant cette subvention, le gouvernement provincial savait parfaitement que la compagnie s'adresserait au Parlement fédéral pour obtenir une charte, au lieu de s'adresser à l'assemblée législative provinciale. Je veux croire que le gouvernement provincial n'est nullement hostile à cette mesure.

M. A. C. MACDONELL: Pourquoi alors le gouvernement provincial a-t-il chargé son représentant de venir ici demander le rejet de cette mesure?

M. CONMEE: Je l'ignore, mais je vais dire à mon collègue ma pensée. Si je ne me trompe, l'avocat qui a reçu du gouvernment provincial la mission de se rendre ici n'avait pas reçu l'instruction de demander le rejet de cette mesure. Il est ici à titre de représentant d'Ontario avec mission de s'opposer à toutes les mesures qui, à mon avis, viennent en conflit avec les droits de la province, et c'est là l'unique raison qui l'a porté à repousser ce projet de loi, comme une douzaine d'autres projets de loi. Il est à peine concevable que le gouvernement d'Ontario accordât une subvention à une compagnie, s'il trouvait matière à critique grave dans sa charte, et il savait parfaitement que cette compagnie était en instance ici pour obtenir cette charte.

M. SPROULE: Quand le gouvernement provincial a-t-il accordé cette subvention et quelle est sa nature?

M. CONMEE : C'est une subvention en terres. Mon collègue s'en convaincra en consultant les dossiers de la chambre provinciale et les journaux. Pour la construction de ce chemin de fer, le gouvernement provincial a accordé 10,000 acres de terre par mille, si j'interprète bien le document en question.

M. SPROULE : Il s'agit ici du chemin de fer Superior and Western?

M. CONMEE: Oui.

M. BOYCE: L'hon. député pourrait-il nous dire quelle longueur aura la ligne projetée?

M. CONMEE: Environ 125 milles du point de raccordement à la ligne principale.

M. BOYCE : Mon collègue pourrait-il donner à la Chambre quelques renseignements au sujet des cours d'eau qui se rencontrent sur la route de ce chemin de fer?

M. CONMEE : A ma connaissance personnelle, il n'y existe pas de chutes d'eau. Si je ne me trompe, cette ligne se rend à proximité de ce qu'on appelle la rivière aux Anglais (English river). Ce n'est qu'une branche de la rivière Albany, mais j'ignore s'il se rencontre des chutes d'eau sur la ligne. La ligne se rend au lac à l'Eturgeon (Sturgeon lake) et en se dirigeant vers le nord, elle atteint ce qu'il est convenu d'appeler la rivière aux Anglais (English river). Je ne saurais affirmer positivement s'il s'agit de la rivière aux Anglais ou de la rivière Albany qui est à proximité de cet endroit qui forme la frontière entre Ontario et le Keewatin; mais il s'agit de l'une ou de l'autre.

M. BOYCE: L'honorable député affirme-t-il qu'on a déjà fait des études et des levés de plans pour ce chemin de fer et que les travaux sont en cours? Dans l'affirmative, où en sont rendus les études et les travaux de construction ?

M. CONMEE: J'ignore où en sont rendus les travaux d'études, mais on a établi le tracé du chemin de fer jusqu'au lac à l'Eturgeon (Sturgeon lake) et, d'après mes auteurs, une partie de la voie ferrée est en construction. On fait actuellement le nivellement.

M. BOYCE: Comment y a-t-il de milles en construction?

M. CONMEE: A peu près sept milles.

M. MACDONELL: De l'avis de l'honorable député, le bill contient-il la disposition relative aux compagnies de force motrice? Dans l'affirmative, à son avis, est-ce bien dans un projet de cette nature qu'on doit accorder une charte à une compagnie de force motrice dont les travaux ne dépassent pas les frontières d'une province et qui ne touchent en rien aux eaux internationales ou interprovinciales?

M. CONMEE: Quant à savoir si c'est bien dans un bill de cette nature qu'il faut consacrer pareille faculté, je dois dire qu'il faut distinguer. Si les eaux intéressées sont de nature interprovinciale ou internationale ou navigable . . .

M. MACDONELL: J'ai établi cette distinction.

M. CONMEE: C'est bien ici qu'il faut demander l'autorisation. S'il en était autrement, ce serait sans doute l'assemblée qui aurait juridiction.

M. MACDONELL: Les eaux ont il est question dans le bill à l'étude sont-elles de nature interprovinciale, interprovinciale ou navigable?

M. CONMEE: Je ne voudrais pas affirmer positivement qu'elles sont de nature interprovinciale, mais dans la mesure de mes renseignements, j'affirme qu'elles sont navigables.

M. BLAIN: Cette question a suffisamment d'importance pour que le ministre des Chemins de fer et des Canaux (l'hon. M. Graham) fasse bénéficier le comité de ses lumières à cet égard. Il me répugnerait de souscrire à l'adoption d'un bill qui porterait atteinte à la province sur les forces hydrauliques. Le ministre, sans doute, refuserait d'adhérer à l'adoption d'un pareil système par le Parlement. Il est au courant de toute la question et il devrait nous ouvrir son avis à cet égard.

L'hon. G. P. GRAHAM (ministre des Chemins de fer et des Canaux): Ce projet de loi a été débattu au sein du comité qui l'a étudié sous toutes ses faces et a examiné ces différentes questions. Ces objections, on les a aussi fait valoir contre le bill présenté par le député de London (M. Beattie), en autant que ces deux projets sont identiques. Quant à la disposition signalée par le député de Toronto-sud (M. Macdonnell) touchant les forces hydrauliques, elle figure dans la plupart des bills au moyen desquels, ces années dernières, nous avons concédé des chartes de chemins de fer. Le député de London avait inséré dans son projet de loi une dispositoin dans le sens de celle suggérée par le député de Toronto-sud; mais le comité, d'une voix unanime, a rayé cet article et inséré dans les deux projets de loi la disposition qui figure d'ordinaire dans les autres bills relatif aux chemins de fer, se rattachant à la question du droit de distribution de l'excédent de force.

M. J. D. REID: Est-ce une disposition de nature identique à celle-ci?

L'hon. M. GRAHAM: L'article inséré dans l'autre bill est identique à celui qui figure ici. L'honorable député s'en sou-

vient, nous avons rayé certains articles et nous avons abandonné au greffier le soin d'insérer ce qu'il est convenu d'appeler l'article modèle, parce que cet article a été adopté par le comité, non pas au cours de cette session, mais dans une circonstance antérieure, à titre de disposition devant figurer dans les bills de pareille nature

Comme c'est dans l'intérêt général du Canada, je ne pense pas que ce soit exagéré de dire, que tout chemin de fer d'entreprise générale, en tant que la chose est possible, devrait avoir une charte octroyée par la Chambre de façon à ce qu'il soit placé sous l'autorité de la commission des chemins de fer, et qu'il puisse ainsi nous donner des tarifs uniformes. Quant au pouvoir d'expropriation, ce bill n'accorde à la compagnie aucun droit extraordinaire relativement aux forces hydro-électriques.

L'hon. M. FOSTER: Où pourrait-elle se procurer ces forces?

L'hon. M. GRAHAM: Il faudrait qu'elle les achète. Aux termes de cette loi, elle ne peut pas exproprier des forces hydro-électriques.

(Rapport est fait du bill qui est lu pour la 3e fois et adopté.)

ADOPTION DU BILL RELATIF AU CHEMIN DE FER LONDON AND NORTH-WESTERN.

La Chambre passe à la discussion en comité général sur le projet de loi (n° 102), présenté par M. Beattie, constituant en corporation la compagnie du chemin de fer London and Northwestern.

M. CONMEE: Je prends la parole pour faire remarquer que mon honorable ami de Grey-nord a mis de côté tous ses soupçons au sujet de ce bill bien qu'il soit similaire à celui que j'ai présenté.

M. SPROULE: Si ce bill qui renferme unec lause similaire avait été présenté avant le bill de l'honorable député, j'aurais eu une confiance beaucoup plus grande dans le bill qu'il a présenté.

(Rapport est fait du bill qui est lu pour la 3e fois et adopté.)

3e LECTURE,

Après délibération sommaire en comité générale de cinq projets de loi:

Le 1er (n° 78) présenté par M. Conmee, constituant en corporation la compagnie du chemin de fer Superior and Western Ontario;

Le 2e (n° 81) présenté par M. Cash, concernant la compagnie du chemin de fer Manitoba and North Western;

Le 3e (n° 84) présenté par M. Turriff, concernant la compagnie du chemin de fer Athabaska Northern.

Le 4e (n° 75) présenté par M. Pardee, concernant la compagnie du chemin de fer Canadian Northern Ontario;

Le 5e (n° 85) présenté par M. Taylor (Leeds), concernant la compagnie du chemin de fer du sud de la Colombie-Anglaise.

2e LECTURE

De deux projets de loi:

Le 1er (n° 120) présenté par M. A. H. Clarke, concernant la compagnie du chemin de fer Windsor, Essex and Lake Shore Rapid;

Le 2e (n° 121) présenté par M. Guthrie, pour faire droit à John Grant Ridout.

QUESTIONS

LE VIEUX FORT DE TORONTO ET LE TERRAIN ADJACENT.

L'hon. M. FOSTER demande:

1. Y a-t-il eu échange de correspondance entre le premier ministre ou le ministre de la Milice et le maire de Toronto concernant la rétrocession au Gouvernement du terrain en la possession de la Park Blackwell Company, près du vieux fort à Toronto? Dans l'affirmative, le Gouvernement se propose-t-il de réclamer cette propriété?

2. La société historique et l'association des vétérans de l'Armée et de la Marine ont-elles demandé la rétrocession de cette partie du terrain?

3. Où en est la question actuellement en ce qui concerne la possession, la rétrocession, la conservation et l'entretien du Vieux-Fort lui-même?

L'hon. sir FREDERICK BORDEN (ministre de la Milice et de la Défense):

1. (a) Une correspondance a été échangée entre le Gouvernement et le maire de Toronto au sujet de la réclamation faite par le Gouvernement d'une petite étendue de terrain occupée par la compagnie du parc Blackwell près du vieux fort, à Toronto.

(b) Le 4 juin 1898, une étendue de terrain adjoignant le vieux fort a été concédée par des lettres patentes à la compagnie du parc Blacwell. Dans la suite, la compagnie a demandé la permission de limiter les bornes du terrain acquis par elle et de construire un mur de pierre pour empêcher le remblai de tomber dans la cour de la compagnie et cette permission lui a été accordée par lettre datée du 19 septembre, 1901. La compagnie a ainsi reçu un permis d'occupation d'un coin de la propriété du vieux fort, et c'est cette étendue de terre qui a fait l'objet de la correspondance échangée avec le maire. La vente de la propriété comme de garnison qui comprenait la propriété de l'ancien fort, à la ville de Toronto, a été autorisée par un arrêté du conseil du 16 mai, 1904, ou deux ans et sept mois après que le permis d'occupation eut été accordé à la compagnie du parc Blackwell. Des lettres patentes transportant la propriété commune de la garnison à la ville, sont en

voie de préparation, mais, l'étendue de terrain qui doit être cédé à la ville ne comprend pas le coin occupé par la compagnie du parc Blackwell d'après l'autorité du permis d'occupation daté du 19 septembre 1901.

2. Des observations ont été présentées par la société historique et par d'autres sociétés, en vue de réclamer à la compagnie du parc Blackwell la petite étendue de terrain qu'elle occupe.

3. Il sera spécifié dans les lettres patentes que la cité doit réparer la propriété de l'ancien fort et la rétablir autant que possible dans sa construction originale, conforme aux plans datés de Québec, 24 juin 1816, dessinés par G. Nichols, ingénieur du gouvernement.

STATION METEOROLOGIQUE DE PORT-HOPE.

M. THORNTON demande:

1. La station météorologique de Port-Hope est-elle située dans les limites de la ville? Dans la négative, à quelle distance se trouve-t-elle et où?

2. Y a-t-il une tour météorologique dans le township de Clarke, dans le comté de Durham, Ontario?

3. Dans l'affirmative, quand a-t-elle été construite, quel en est le coût, qui est en charge, quelles sont ses fonctions, et quel est son salaire?

L'hon. L. P. BRODEUR (ministre de la Marine et des Pêcheries): La situation météorologique de Port-Hope est près du centre de la ville. L'observateur lit les thermomètres et tient note de la chute de la pluie et chaque mois il envoie des rapports au bureau météorologique à Toronto. Il ne reçoit aucune rémunération.

Il existe sur le quai du port, à Port-Hope, un mat auquel on déploie les signaux de tempête, l'agent reçoit $60 par an.

2. Il n'en existe pas.

3. Répondu au numéro 3.

FOURNITURES DE CIMENT.

M. SHARPE, par M. Geo. Taylor, demande:

1. Le département des Chemins de Fer et Canaux a-t-il récemment donné un contrat pour du ciment à la "William G. Hartsauft Cement Company, Limited", de Montréal? Dans l'affirmative, pour quelle quantité et à quel prix?

2. Quelle était la qualité de ciment stipulée, et où est-il fabriqué?

L'hon. G. P. GRAHAM (ministre des chemins de fer et des Canaux):

1. Oui. Un marché a été consenti avec la compagnie Vulcan Portland Ciment par l'intermédiaire de ses agents. La Wm. G. Hartsauft Ciment Company, limited, Montréal, pour du ciment comprenant: 43,500 barils pour les canaux de Québec, livrés à Montréal, au prix de $1.06 par baril, et pour 1,750 barils pour le canal de Cornwall, livrés à Cornwall, à $1.17 par baril. Les prix ci-dessus sont nets.

2. "Vulcan" manufacturé à Montréal.

OCTROI DE TERRE A DES CIVILS.

M. AMES, par M. Taylor, demande:

Des représentations ont-elles été faites au Gouvernement par ou au nom des instituteurs volontaires canadiens qui, pendant les troubles sud-africains, ont enseigné dans les camps de concentration, pour l'obtention d'octrois de terres comme il en a été donné aux infirmiers? Dans l'affirmative, quelle a été la réponse faite par le Gouvernement et quelles sont ses intentions dans l'espèce?

Sir FREDERICK BORDEN (ministre de la Milice et de la Défense): La loi de gratification aux volontaires, de 1908, ne contient aucune disposition pour des octrois de terre aux instituteurs dont il est question ou à tout autre personne ou personnes employées à titre civil. Les infirmières dont il est parlé dans la question avaient rang de lieutenant dans la milice et la loi prévoit particulièrement pour elles la concession d'octrois de terre.

TARIF SUR LE PAIN DE LA PAQUE.

M. PERLEY, par M. Geo. Taylor, demande:

1. Quelque personne, dans le cours des derniers six mois, s'est-elle adressée au Gouvernement dans le but d'obtenir un tarif protecteur plus élevé pour l'article connu sous le nom de pain de la Pâque?

2. Dans l'affirmative, qui a demandé une telle augmentation de droits, quand la demande a-t-elle été faite, et quelle a été l'augmentation demandée? Quelle réponse à cette demande a-t-elle été donnée par le Gouvernement?

L'hon. WM PATERSON (ministre des Douanes): Pas que je sache.

EMPLOI DU REV. E. P. BERUBE.

M. PAQUET, par M. Geo. Taylor, demande:

1. Le révérend E. P. Bérubé, de Vonda, Sask., est-il à l'emploi du ministère de l'Intérieur comme agent d'immigration ou autrement?

2. Dans l'affirmative, depuis quelle date? Quelle somme d'argent a-t-il retirée depuis sa nomination et quel est son traitement mensuel?

L'hon. FRANK OLIVER (ministre de l'IntérieurS)

1. Oui.

2. Engagé pour trois mois, à partir du 15 février 1909, à $100 par mois, en payant ses propres dépenses. Il a reçu un versement de $100 jusqu'à ce jour.

CORRESPONDANCE ETRANGERE DU GOUVERNEMENT.

M. J. A. CURRIE demande:

Quel a été le nombre de lettres et de dépêches, et quelle a été la quantité de correspon-

dance reçues et expédiées généralement entre le Gouvernement du Canada et ceux de la Grande-Bretagne et d'autres contrées durant les années 1886, 1887, 1888, 1889, 1890, 1891, 1903 et 1904?

L'hon. CHARLES MURPHY (secrétaire d'Etat):

MM. McDiarmid et Cie sont les entrepreneurs pour les bâtisses;

La maison "Canadian Steel and Wire", pour les clôtures;

Les travaux de pose des rails et de ballastage ont été exécutés par la compagnie du Grand-Tronc-Pacifique,

NOMBRE DES COMMUNICATIONS.

Année.	Ministère des Colonies.		Gouverneur des Colonies.		Représentants de Sa Majesté à l'étranger.		Total.		Grand total.
	Reçues	Exp.	Reçues	Exp.	Reçues	Exp.	Reçues	Exp.	
1886	574	496	12	10	167	128	753	634	1,388
1887	705	597	9	5	111	113	825	715	1,540
1888	606	446	33	37	74	71	713	554	1,267
1889	432	324	20	11	43	53	495	388	883
1890	427	321	23	21	44	70	494	412	906
1891	519	448	14	12	83	118	616	578	1,194
1903	816	571	43	33	167	116	1,020	720	1,746
1904	808	567	23	22	149	119	980	708	1,688
	4,887	3,770	117	151	838	788	5,902	4,709	10,611

MARCHES POUR LA SECTION DES PRAIRIES DU CHEMIN DE FER NATIONAL TRANSCONTINENTAL.

M. J. A. CURRIE demande:

1. Quels sont les premiers entrepreneurs (non compris les sous-entrepreneurs) de la section des prairies du chemin de fer National Transcontinental?

2. Quels marchés ont été accordés par la compagnie du chemin de fer Grand-Tronc-Pacifique ou par la commission du chemin de fer National Transcontinental à la compagnie de construction du Grandd-Tronc-Pacifique ou à toute compagnie dirigée directement par les directeurs de la compagnie du chemin de fer Grand-Tronc-Pacifique?

L'hon. G. P. GRAHAM (ministre des Chemins de fer et des Canaux):

1. Les travaux de terrassement, de construction de ponceaux, et de petits ponts ont été exécutés par les entrepreneurs suivants:

MM. McDonald, McMillan et Cie.
MM. Treat et Johnson.
La Canadian White Company.
MM. Foley Brothers, Larson et Cie.
M. John Bradley.
M. J. R. Booth.
MM. Bishop et Huck.
M. C. H. Richards.
M. C. Frost.
MM. Foley, Welch et Stewart.

La construction des ponts en acier a été exécutée par les entrepreneurs suivants:

MM. John Gunn et fils, piles et culées en maçonnerie;

La compagnie de construction May Sharpe, piles et culées;

La compagnie Canadian Bridge, tabliers;

2. Des entreprises ont été adjugées par la compagnie du chemin de fer National Transcontinental au Grand-Tronc-Pacifique pour la construction des tronçons suivants de la division de l'Est:

District "A".

Marché n° 1: 50 milles du parcours dans la direction de l'ouest à partir de Moncton (N.-B.);

Marché n° 3: 39.7 milles dans la direction de l'ouest, à partir de Chipman (N.-B.);

Marché n° 4: 67 milles à peu près, depuis un point à proximité du croisement de la section de Fredericton de l'Intercolonial, jusqu'à la rivière Tobique.

District "B".

Marché n° 11: parcours d'à peu près 45 milles, à partir d'un point situé à 150 milles à peu près, à l'ouest du pont de Québec jusqu'à Weymontachene.

Districts "C" et "D".

Parcours d'à peu près 150 milles, à partir d'un point situé à 8 milles à peu près à l'ouest de la rivière Abittibi, en venant vers l'est.

DEPENSE SUR LE PORT DE COBOURG.

M. THORNTON demande:

1. Quelle somme a été dépensée pour le port de Cobourg en 1908?

2. Quels marchés ont été conclus par le Gouvernement pour améliorations et réparations dans ledit port pendant les deux dernières années?

3. Avec qui ont été conclus ces marchés?

4. Quel est le chiffre de ces marchés?

L'hon. WM PUGSLEY (ministre des Travaux publics):

1. La somme de $34,601.59.

2. Il a été conclu des marchés pour la construction de deux brise-lames à l'entrée du port et pour du dragage.

3. La compagnie Randolph Macdonald (à responsabilité limitée); W. E. Phin.

4. La compagnie Randolph Macdonald (à responsabilité limitée), construction de brise-lames, prix d'adjudication, $139,000.

Payé à W. E. Phin, pour dragage, saison de 1907, $20,721.69.

Payé à W. E. Phin, pour dragage, saison de 1908, $24,187.68.

RECLAMATIONS DE M. WALLBERG.

M. SAM. SHARPE (par M. George Taylor) demande:

1. M. Wallberg a-t-il intenté une action en recouvrement de sommes qu'il prétend lui être dues? Dans l'affirmative, quel est le montant de la réclamation?

2. Quel était le chiffre primitif du marché servant de base à cette réclamation?

3. A la demande de qui a été accordé le *fiat* permettant à M. Wallberg d'intenter son action?

4. Qui sont les avocats, et qui est le conseil de M. Wallberg?

L'hon. G. P. GRAHAM (ministre des Chemins de fer et des Canaux):

1. M. Wallberg a réclamé le paiement d'une somme de "$105,940.15, avec intérêt depuis le 25 janvier 1909; ses frais de référence, et telle autre compensation que le tribunal jugera convenable", relativement à l'installation d'un système d'égoûts et de conduites d'eau et autres travaux de même nature, sur le chemin de fer Intercolonial à Moncton (N.-B.).

2. Les chiffres d'adjudication des marchés pour les bâtiments auxquels lesdits travaux se rapportent, mais sans en former partie, s'élèvent à $682,975, avec stipulation pour le paiement de travaux supplémentaires à des prix indiqués dans les annexes auxdits marchés, la valeur totale étant approximativement d'un million de dollars.

3. Il n'a pas été accordé de *fiat* à M. Wallberg, mais sa réclamation a été renvoyée devant le juge de la cour d'Echiquier aux termes du statut.

4. L'état de compte est signé par Harold Fisher, avocat du pétitionnaire.

AGENTS D'IMMIGRATION.

M. PAQUET demande:

Quels sont les noms de nos agents d'immigration domiciliés au Canada? Quelles sont leurs adresses?

L'hon. FRANK OLIVER (ministre de l'Intérieur)

J. P. Lavoie, M.D., Québec (P.Q.)
John Hoolihan, Montréal (P.Q.)
M. C. J. THORNTON.
J. V. Lantalum, Saint-Jean (N.-B.)
F. W. Annand, Halifax (N.-E.)
Rd. Hickey, North Sydney (C.-B.)
Geo. L. Stewart, Toronto (Ont.)
J. H. MacGill, Vancouver C.-A.)
G. L. Milne, M.D., Victoria C.-A.)
R. A. Burriss, Port-Arthur (Ont.)
Damase Gauthier, Laurentides (P.Q.)
Rév. L. P. Gravel, Mosejaw, (Sask.)
Rév. J. C. Sinnett, Sinnett (Sask.)
Rév. Laganière, Montréal (P.Q.)
Rév. Jos. A. Ouellette, Montréal (P.Q.)
Rév. Ernest Gauthier, St-Alphonse (P.Q.)
René Dupont, Québec (P.Q.)

DEPARTEMENT DES CHEMINS DE FER ET DES CANAUX.

M. MONK demande:

1. Pour quels services ont été faits les paiements suivants mentionnés dans le rapport de l'auditeur général, pour l'exercice financier terminé le 31 mars 1908, savoir: $1.40 et $98.65, à J. A. Lussier, de Saint-Jean (P.Q.)?

2. Le Dr A. Godin, de Saint-Jean (P.Q.), ou sa femme, ont-ils reçu du Gouvernement une indemnité en raison de dommages causés à des terres à l'île de Sainte-Thérèse, par la crue du Richelieu? Dans l'affirmative, quelle a été la somme payée? A-t-on accordé de l'intérêt sur ladite somme? Le Gouvernement a-t-il une quittance dudit intérêt?

3. Joseph Bonin, d'Iberville, (P.Q.), est-il employé par le Gouvernement à Saint-Jean (P.Q.)? Dans l'affirmative, quel est son emploi, et qu'est-ce qui a rendu sa nomination nécessaire?

4. Hormisdas Martial est-il employé par le Gouvernement à Saint-Jean (P.Q.)? Dans l'affirmative, a-t-il accompli tout ce qu'exige la surveillance du port de Saint-Jean, et quel est son salaire?

L'hon. G. P. GRAHAM (ministre des Chemins de fer et des Canaux):

1. Il a été payé $1.40 à J. A. Lussier pour copie certifiée d'une note de Cecil Briggs à Sa Majesté. La somme de $98.65 a été payé à J. Aimé Lussier, le 16 août 1907, par le département des Travaux publics pour services d'avocat (du 28 décembre 1905 au 8 mai 1907) relativement à l'achat d'un terrain de Napoléon Harbec, pour un quai à Saint-Blaise.

2. Mme Cecilia Briggs, épouse du Dr Godin, a reçu la somme de $2,000, le 11 août 1904, pour dommages causés à sa propriété de l'île de Sainte-Thérèse, par les eaux de la rivière Richelieu. Il n'a pas été accordé d'intérêt sur cette somme.

3. Joseph Bonin est employé comme gardien du port, à l'entrée du canal de Chambly. Il a remplacé Hormisdas Martial, à qui il a été assigné d'autres fonctions.

4. Hormisdas Martial, naguère gardien du port de Saint-Jean, est aujourd'hui préposé au soin de la berge et des terrains en bordure au canal, entre l'écluse de sûreté et l'île de Sainte-Thérèse; il n'a plus rien à faire avec le port de Saint-Jean; son salaire est de $45 par mois.

TRAVAUX PUBLICS A WELLAND.

M. T. CHISHOLM demande:

Combien le Gouvernement a-t-il dépensé depuis vingt ans en travaux publics dans la circonscription de Welland?

L'hon. WM PUGSLEY (ministre des Travaux publics): La somme de $805,695.10.

EXPEDITION DE LA RIVIERE ROUGE.

M. BOYCE demande:

1. A-t-il été pris des mesures pour récompenser, au moyen de concessions de terre ou autrement, les services des officiers et soldats qui ont pris part à l'expédition de la rivière Rouge en 1870 sous le commandement de Lord Wolseley? Dans l'affirmative, quelles sont-elles, et de quelle manière ces services seront-ils récompensés?

2. Si rien n'a été fait dans l'espèce, est-ce l'intention du Gouvernement de mettre cette question à l'étude à une date rapprochée?

Sir FREDERICK BORDEN (ministre de la Milice et de la Défense): Les officiers et soldats qui ont pris part à l'expédition de la rivière Rouge en 1870 ont reçu chacun 160 acres de terre en récompense de leurs services.

M. W. T. R. PRESTON.

M. AMES demande:

1. W. T. R. Preston occupe-t-il encore la position de commissaire du cemmerce canadien dans le Japon?

2. Lui a-t-on demandé de revenir au Canada, ou le Gouvernement lui a-t-il permis d'y revenir? Dans l'affirmative, pour quelles raisons?

3. Le Gouvernement se propose-t-il de lui donner un autre emploi? Dans l'affirmative, où?

4. Le Gouvernement déposera-t-il sur le bureau de la Chambre les communications des chambres du commerce étranger de Kobe et de Yokohama protestant contre les actes de W. T. R. Preston?

L'hon. WM PATERSON (au nom du ministre du Commerce):

1. Oui.
2. Non.
3. Oui. En Hollande et dans le nord de l'Europe.
4. Oui, si la demande en est faite.

LES ILES DE LA BAIE GEORGIENNE.

M. WRIGHT demande:

Relativement à la vente de 80 îles et parties d'îles dans la baie Georgienne, et à l'annonce publiée dans le "Free Press", d'Ottawa, demandant des soumissions.

1. Cette annonce est-elle publiée dans le "Globe" et le "Mail and Empire", de Toronto, et dans les journaux de Midland et de Penetang?

2. Ces îles sont-elles connues par un nom ou un numéro?

3. Est-ce qu'il y a des cartes disponibles montrant où sont situées les îles et parties d'îles qui doivent être vendues, et en donnant la description?

L'hon. FRANK OLIVER (ministre de l'Intérieur):

1. L'avis est publié dans le "Globe" de Toronto, le "Free Press" de Midland, dans le "Herald" de Penetanguishene, mais non dans le "Mail and Empire".

2. Les îles sont désignées par des numéros.

3. Il existe des listes des îles et parties d'îles offertes en ventes, donnant une description de chacune et des cartes indiquant où elles sont situées, et ces listes et ces cartes sont envoyées à tous ceux qui en font la demande, ainsi qu'il est dit dans l'avis.

MOTIONS ADOPTEES SANS DEBATS.

La Chambre adopte, sans débats, diverses motions tendant au dépôt des documents suivants:

Copie de toute correspondance et rapports concernant la société de colonisation et de rapatriement du Lac Saint-Jean depuis 1900 jusqu'à cette date; état détaillé des deniers payés à cette société, et de la manière dont ils ont été dépensés entre les mêmes dates.—M. Girard.

Copie de tous documents, plaintes, correspondances et décisions prises relatifs à un contrat de bail passé entre Alphonse Laberge, bailleurs, et le Gouvernement de la Puissance du Canada, preneur, en date du 20 juillet 1904. —M. Roy, Montmagny.

Copie de toute correspondance échangée entre le département de la Marine et des Pêcheries et toutes personnes au sujet de la résiliation du certificat de Thomas Bebbington, ou l'enlèvement de son nom de la liste des pilotes licenciés pour le port de Victoria (C.-A.).—M. Barnard.

Copie de toute correspondance, tous mémoires, rapports et décisions prises reativement à la construction d'un réservoir d'eau, à la gare du chemin de fer intercolonial au Cap Saint-Ignace, et à l'augmentation du coût à être payé à la compagnie d'aqueduc fournissant l'eau aux engins circulant sur la voie du chemin de fer.—M. Roy, Montmagny.

Copie de toutes demandes, correspondance, soit par lettres ou télégrammes, tous plans soumis, soit au département des Chemins de fer, soit aux autorités du chemin de fer intercolonial, et de toutes décisions prises, le tout relatif à l'agrandissement de la gare du chemin de fer intercolonial, au Cap Saint-Ignace, ou à la construction d'une nouvelle gare.—M. Roy, Montmagny.

Etat faisant connaître la somme payée par le Gouvernement au "Canada Posten", de Winnipeg, durant le cours des années 1907 et 1908.—M. Bradbury.

Etat faisant connaître les noms de toutes les personnes résidant dans la ville de Liverpool, Nouvelle-Ecosse, ou dans ses environs, qui ont reçu des primes de pêche dans le cours de l'année 1908,—ainsi que les noms de toutes les personnes résidant dans les mêmes localités, et à qui on a accordé, en 1908, des permis de pêcher avec des rets à trappes, et les sommes que chacune d'elles a payées pour tel permis.—M. Crosby.

Copie de toutes lettres, papiers et correspondance concernant le compte de M. H. M.

Howell, au sujet de l'abandon de la réserve Saint-Pierre, et aussi, relevé détaillé de ce compte.—M. Smyth.

Etat indiquant le nombre de permis de pêche avec des rets dans les eaux de la côte du Pacifique actuellement en vigueur; les noms des porteurs de permis; la superficie attribuée à chaque porteur de permis; le nombre de ces permis exploités par les concessionnaires primitifs, et le nombre de ceux exploités par des aubains.—M. Cowan.

Copie de toute correspondance, rapports, papiers et communications dans le bureau des terres fédérales à Prince-Albert et dans le département de l'Intérieur, à Ottawa, concernant la demande de lettres patentes pour le ¼ N.-E., section 10, township 47, rang 1, à l'O. du 3me M., faite par A. A. Strachan, et aussi concernant l'accomplissement des prescriptions relatives aux homesteads pour ledit Strachan.—M. Lake.

DISCUSSION D'UN PROJET DE RESOLUTION RELATIF A L'EXPLOITATION PAR L'ETAT DES ELEVATEURS A GRAIN.

M. F. L. SCHAFFNER (Souris): J'ai l'honneur de proposer l'adoption du projet de résolution suivant, inscrit à mon nom:

Cette Chambre est d'avis que la manière dont sont actuellement exploités les élévateurs de tête de ligne et de transbordement est préjudiciable aux intérêts des producteurs de céréales de l'Ouest; et que le Gouvernement devrait prendre immédiatement des mesures pour exploiter de tels élévateurs à Fort-William et à Port-Arthur et ceux qui sont situés entre ces points et l'Atlantique.

Monsieur l'Orateur, je suis forcé de faire l'aveu de mon inhabileté à traiter convenablement le sujet visé par cette résolution; mais je dois avouer aussi flatté d'avoir l'occasion de déposer une résolution aussi importante. Ayant consacré un certain temps à l'étude de la question des élévateurs, je suis convaincu qu'elle est une des plus importantes qui puissent occuper l'attention de la Chambre et j'ai aussi l'intime conviction que d'ici à quelques années, elle sera considérée ainsi par tout le pays.

Nous avons consacré toute la journée à discuter des questions de transport. Je ne m'en plains pas. Il suffit de siéger dans ce Parlement quelques années, pour savoir que nécessairement et avec raison, ces questions de transport absorbent une grande partie du temps de la Chambre. Mais cette question des élévateurs à grain, touche de si près à celle du transport, qu'il n'est pas possible de les séparer, et le temps consacré à discuter le pour et le contre de la présente résolution—s'il y a du contre—ne pourra qu'être utilement employés

On nous reproche quelque fois de déposer des résolutions d'un intérêt purement local, mais je ne crois pas qu'on puisse adresser ce reproche à celle que je propose en ce moment.

Elle intéresse tout le pays du Pacifique à l'Atlantique, et j'espère qu'avant longtemps son intérêt s'étendra de la baie d'Hudson à la frontière du Sud.

Je tiens à déclarer dès le début que je ne veux pas en faire une question de parti; je considère qu'elle est trop importante et trop grosse de conséquences pour être envisagée à ce point de vue. Je suis certain que mes honorables collègues, du moins ceux des provinces de l'Ouest, me prêteront leur concours, quelle que soient leurs affiliations politiques.

Il y a longtemps que cette question des élévateurs préoccupe les esprits dans l'Ouest.

En discutant la question avec nos concitoyens de l'Est, avec les citoyens des centres financiers, si on le préfère, j'ai constaté que jusqu'à présent, ils ne se sont pas rendu compte de son importance ni de son influence sur le commerce du grain, non seulement au point de vue du producteur, mais aussi au point de vue de l'homme de finance.

On remarquera que la résolution est rédigée de manière à ne comprendre que les élévateurs des termini et les élévateurs de transbordement, mais les élévateurs de l'intérieur ont des relations si intimes avec les autres, que vous, monsieur l'Orateur et la Chambre, me pardonnerez si quelques-unes de mes remarques s'adressent à cette classe d'élévateurs, bien qu'il n'en soit pas question dans la résolution.

Les honorables membres de cette Chambre qui n'appartiennent pas aux provinces de l'Ouest ne se font pas une idée bien claire de la différence qui existe entre ces trois catégories d'élévateurs. Je vais donner aussi brièvement que possible une définition des trois catégories.

Nous avons d'abord les élévateurs de l'intérieur disséminés sur tous les points du pays, dans l'Alberta, la Saskatchewan et le Manitoba. Partout où il y a un chemin de fer, même un simple embranchement, la première chose qu'on voit surgir, et assez souvent la seule chose,—je ne dirai pas dans une ville, mais dans un groupement quelconque, c'est un élévateur à grain. Avant de terminer, je me propose de donner une idée du nombre de ces élévateurs à la fin de l'année 1908.

Si le point d'observation était assez élevé et si la vue pouvait s'étendre assez loin, on découvrirait un nombre considérable de ces élévateurs dans toutes les provinces de l'Ouest. C'est dans ces élévateurs que le cultivateur dépose le grain qu'il a apporté dans sa voiture. Il y a des quais de chargement, et la loi autorise le cultivateur à transporder son grain directement dans les wagons. Mais en règle générale—et je crois que c'est la manière la plus commode—le grain est déposé dans les élévateurs.

Il existe de nombreux chemins pour amener ce grain à Winnipeg, mais de cet endroit, il n'y a que deux grandes artères, pour l'amener à la tête des grands lacs: le Pacifique-Canadien et le Nord-Canadien. J'espère du fond de mon cœur—et ce ne sera pas trop tôt—que nous en aurons bientôt une troisième, le Canadien du Pacifique.

Nous aurons alors trois grandes artères pour déverser le grain des trois provinces de l'Ouest, dans ce qu'on appelle les élévateurs de tête de ligne à Port-Arthur et à Fort-William. Nous avons aussi ce qu'on appelle les élévateurs de transbordement.

Quand le grain arrive à Port-Arthur ou à Fort-William il est mis dans les élévateurs de tête de ligne et de là il est transporté par eau à Kingston, Goderich, Montréal ou autres ports, où directement à Saint-Jean, par chemin de fer.

Les élévateurs de transbordement, complètent la chaîne entre les élévateurs de tête de ligne à Port-Arthur ou Fort-William et les ports de l'Atlantique d'où le grain est expédié sur les marchés étrangers. La Chambre peut voir par là, quelles relations étroites existent entre ces trois catégories d'élévateurs. Au point de vue du producteur, il est tout à fait impossible de les séparer dans la discussion de la question.

Je ne viens pas dire que je considère la nationalisation comme la panacée universelle qui doit remédier à tous les griefs qu'on dit exister dans l'Etat aujourd'hui; mais je prétends qu'en vertu de la grande loi de sélection, il y a des industries qui peuvent être avantageusement exploitées par l'Etat, et je ne crois pas qu'il y en ait de plus apte que celle des élévateurs de tête de ligne.

Je ne cherche pas à dissimuler les énormes difficultés dont la question est hérissée. J'admets qu'il y a des obstacles qu'il faudra surmonter pour que l'Etat prenne possession de ces élévateurs de tête de ligne et de transbordement, mais je suis persuadé que lorsque le Gouvernement se décidera à entreprendre sérieusement la nationalisation de ce service, on constatera que les obstacles ne sont pas aussi formidables qu'ils le paraissent.

Tous les représentants de l'Ouest qui habitent cette partie du pays depuis un certain nombre d'années, admettront avec moi que cette question des élévateurs de tête de ligne occupe les esprits depuis longtemps. Ayant passé vingt-cinq ans de ma vie active dans l'Ouest et ayant habité l'extrême-Est quelques années, je crois être plus en état que certains d'entre nous, de me rendre compte du lien étroit qui unit l'Ouest et l'Est.

Je me rends compte ce soir, comme je l'avais déjà fait plus d'une fois, jusqu'à quel point ces deux parties du pays dépendent l'une de l'autre. Depuis quelques jours, j'ai souvent entendu dire: "Pourquoi ces députés parlent-ils sans cesse de l'Ouest? Il n'y aurait pas d'Ouest si l'Est n'existait pas." C'est vrai. L'Ouest et l'Est du Canada sont aujourd'hui deux parties d'un seul tout qui ne peuvent exister l'une sans l'autre. On a ici les grandes institutions financières, les grands établissements industriels indispensables à la prospérité de l'Ouest. Il y a quelques jours à peine, un député ministériel que je respecte infiniment, un grand industriel me disait: "La population de l'Ouest a-t-elle fait le calcul de sa récolte de grain de l'an dernier?" Il ajoutait: "Durant tout l'été, vous avez fait des calculs approximatifs, mais en ma qualité d'industriel, j'aimerais savoir si vous avez une idée de la quantité de grain que votre région peut produire." Il disait encore: "Je crois que les gens de l'Ouest ne savent pas à quel point la prospérité de l'Est dépend de l'abondance de vos récoltes. Quand la récolte de l'Ouest est abondante, je vends mes machines et on me les paie."

Ceci, à mon sens, prouve que j'avais raison de dire qu'il ne s'agit pas en ce moment de l'Ouest contre l'Est; tout ce que l'Est a à faire, c'est de reconnaître l'importance de l'Ouest, et surtout l'importance de cette grande question des élévateurs à grain; alors, il y aura communauté de pensée.

On me dira: "Puisque cette question de la nationalisation des élévateurs occupe les esprits depuis si longtemps, comment se fait-il qu'on n'en soit encore venu à aucune conclusion?" La raison me paraît en être que jusqu'à ces années dernières, les cultivateurs n'avaient pas encore compris le grand principe de l'union des efforts, le grand principe de la coopération pour faire produire au capital ou à la main-d'œuvre ses meilleurs résultats. Si les cultivateurs s'étaient syndiqués comme ils auraient pu le faire et comme l'on fait d'autres industriels du Canada, ils ne seraient pas aujourd'hui dans la situation où ils se trouvent. Voyons ce qu'ont fait les industriels; depuis douze ou vingt ans, les a-t-on vu agir individuellement comme les cultivateurs? Non; chaque industrie possède son association particulière, et il existe de plus une vaste association générale qui les embrasse toutes et que l'on appelle l'association des manufacturiers du Canada.

Que fait cette association? Quels sont les problèmes qu'elle s'emploie à résoudre? Elle s'occupe des tarifs de transport, de la concurrence, du tarif douanier et d'une foule d'autres questions. Ces industriels agissent de concert, ils sont syndiqués, et sont par conséquent en état de résoudre ces questions d'une manière plus avantageuse.

Quand le ministre des Finances parle de modifier le tarif, les industriels se réunis-

sent, ils envoient députation sur députation auprès du ministre des Finances et de ses collègues pour plaider leur cause; ils font même plus: ils connaissent la nature humaine, et je n'ai pas le moindre doute que les membres du cabinet actuel participent de cette nature autant que qui que ce soit. Or, l'association des manufacturiers donne tous les ans un grand banquet auquel sont invités le premier ministre avec quelques-uns de ses collègues, ainsi que les principaux députés de l'opposition. Son premier soin est de leur faire faire bonne chère, de les mettre en bonne humeur, après quoi elle leur fait savoir ce qu'elle désire, ce que je considère absolument légitime.

De tout ceci il ressort que l'association des manufacturiers se rend compte de ce que la coopération peut lui rapporter. Que voyons-nous au comité des chemins de fer? Qui rencontre-t-on dans les couloirs de la Chambre presque chaque jour de la session. Si un particulier ou une compagnie désire construire un chemin de fer, il ne s'en rapporte pas comme autrefois à ses propres ressources, se fiant à la Providence pour faire adopter son projet; il retient les services des meilleurs avocats du pays qui viennent plaider sa cause—ce qui est aussi parfaitement légitime.

Pour une raison quelconque, les cultivateurs ont été lents à se rendre compte de l'importance de la coopération, mais je suis convaincu que tous les députés de l'Ouest peuvent affirmer comme moi que le cultivateur se réveille, qu'il commence à comprendre ses besoins et à se rendre compte de ce qu'il peut faire. Je conseillerais au Gouvernement, comme je l'ai fait l'autre jour, et je conseillerais aussi au chef de l'opposition, s'ils tiennent à mériter la faveur populaire, de faire des avis et du travail des cultivateurs plus de cas qu'il ne semblent en faire à l'heure actuelle.

Dans la seule circonscription que je représente, il existe vingt associations de producteurs de grain. Ce qui est vrai de ma circonscription ne l'est pas moins, j'en suis sûr, de chaque circonscription de l'Ouest. Ces cultivateurs n'ont pas l'air de plaisanter, et pour faire reconnaître leurs droits, il leur suffira de prévenir sérieusement le Gouvernement que s'il veut obtenir leurs suffrages, il lui faut pourvoir à leurs besoins.

Les vingt associations de la circonscription tiennent une réunion générale où elles élisent des délégués à l'association interprovinciale. La même chose se passe dans la Saskatchewan; l'association y porte le même nom, tandis que dans l'Alberta, l'organisation est à peu près la même, mais on la désigne sous le nom d'association les cultivateurs. En outre, il existe une association dite interprovinciale qui se compose des délégués élus par les diverses associations. La seule question que cette association ait mise à une étude approfondie des élevateurs régionaux, des élevateurs de ce qui est des élevateurs régionaux, les cultivateurs du Manitoba, de l'Alberta et de la Saskatchewan l'ont jugée assez importante pour prier les premiers ministres de ces provinces de se réunir pour la discuter entre eux. Ce qui ajoute à l'intérêt de cette réunion, c'est que les premiers ministres ne professent pas tous la même foi politique. Le Manitoba est régi par un gouvernement conservateur, tandis que dans l'Alberta et la Saskatchewan, ce sont les libéraux qui détiennent le pouvoir.

Ces premiers ne se soucient pas outre mesure d'aborder l'étude de cette question, mais ils durent s'y résoudre. Ils se sont réunis parce qu'ils commencent à s'apercevoir que dans l'Ouest il faut tenir compte des avis des cultivateurs. Ils ont entendu les délégués des associations de cultivateurs et, après avoir tenu un certain nombre de séances, ils ont fait comme le juge qui ne sait quelle décision rendre: ils ont réservé leur jugement. Ils n'ont rien répondu aux cultivateurs dans le temps, mais leur réponse ne s'est guère fait attendre; elle fut contraire à la nationalisation des élévateurs régionaux.

L'important est que l'affaire n'en soit pas restée là. Bien que les premiers ministres n'aient pas fait droit aux demandes des cultivateurs de ces trois provinces, le premier ministre du Manitoba et celui de l'Alberta, M. Rutherford, pensèrent qu'il ne fallait pas laisser les choses en l'état. La constitution, se dirent-ils, nous interdit de trancher cette question qui relève du ministère du Commerce; il faudra donc la faire régler par le gouvernement fédéral. Que firent-ils? On m'a transmis la résolution proposée par M. Rutherford; je regrette de ne pouvoir la retrouver en ce moment; mais tous mes collègues de l'Ouest admettront comme moi qu'elle était en tous points semblable à celle dont la législature du Manitoba fut saisie. M. Roblin pensa que mieux valait nationaliser ce service dans la province, sachant que les cultivateurs ne se laisseraient pas déconcerter. Voici le texte de la résolution dont il a saisi l'assemblée législative au cours du mois dernier:

Il est résolu qu'un mémoire soit transmis à Son Excellence le Gouverneur en conseil exposant ce qui suit:

Considérant que les cultivateurs du Manitoba sont mécontents de l'état de choses qui prévaut actuellement en ce qui concerne le magasinage du grain aux points de départ, les élévateurs appartenant aux négociants en grain;

Considérant que les cultivateurs sont d'avis qu'il y va de leur intérêt et de celui du public

en général que les élévateurs régionaux appartiennent à l'Etat et soient placés sous sa direction;

Considérant en outre qu'aux termes de la constitution, c'est au parlement fédéral et non à la législature provinciale qu'il appartient de surveiller et réglementer le magasinage et la manutention du grain, les poids et la classification, de réglementer les compagnies de transport, de légiférer en ce qui concerne l'octroi d'emplacements d'élévateurs sur le parcours des chemins de fer, la répartition des wagons à marchandises et, d'une manière générale, tout ce qui a trait au commerce du grain au Canada;

Cette assemblée fait observée à Votre Excellence qu'il y aurait lieu, pour le Gouvernement du Canada, de régler la question des élévateurs régionaux (a) en décrétant la nationalisation et l'exploitation par le Gouvernement des élévateurs à grain du Manitoba, ou (b) en conférant à cette province, au moyen d'une loi fédérale ou impériale, le pouvoir de régler de façon complète la question du magasinage, du transport et de la classification du grain.

Mes collègues de la Chambre n'attribuent peut-être pas à cette résolution le sens que j'y trouve, mais je dois faire observer qu'elle est à peu près semblable à celle dont le premier ministre de l'Alberta a saisi la législature de cette province. Ceci semble indiquer, ce que je prévoyais depuis déjà un certain temps, que ces hommes politiques considèrent qu'il convient d'avoir des égards pour les cultivateurs, ce en quoi je les trouve bien avisés.

L'objet de leur demande n'est pas seulement praticable, il est aussi vivement à souhaiter dans l'intérêt des producteurs de grain de ce pays.

C'est M. Roblin qui parle:

Nul service public dont un gouvernement quelconque s'est emparé pour l'exploiter lui-même n'est jamais dégénéré en ce qu'on est convenu d'appeler un monopole, un monopole d'Etat, quand c'était là le moyen de tirer de ce service le parti le plus avantageux au public en général.

Les premiers ministres ont allégué le danger de la création d'un monopole; mais après avoir exprimé cette crainte, ils n'ont pas tardé à faire voter des résolutions invitant le gouvernement fédéral soit à nationaliser lui-même ces élévateurs régionaux, soit à autoriser les provinces à en prendre possession. Leur raisonnement et leurs conclusions accusent donc un certain manque de logique.

L'acte de l'Amérique britannique du Nord décrète formellement que tout ce qui a trait au commerce relève exclusivement de l'autorité législative du parlement fédéral. La possession et l'exploitation d'élévateurs impliquant l'obligation de peser et d'inspecter le grain, il s'ensuit que la proposition se heurte aux dispositions de l'acte de l'Amérique britannique du Nord, concernant les poids et mesures ainsi que l'inspection du grain. De plus, aux termes de la loi générale, les compagnies de transport, telles qu'elles existent dans l'Ouest, sont régies par la loi fédérale.

Au cas où le gouvernement fédéral manquerait de prendre cette attitude, les provinces auraient raison d'assumer des fonctions qui ne leur appartiennent pas.... Nous avons donc compris que nous devions, approuvant absolument les fins que recherchent les producteurs de grain lorsqu'ils veulent assurer un état de choses qui leur permettra de recueillir la pleine et entière récompense de leur activité et de leur travail, que nous devions, dis-je, prendre les moyens d'indiquer notre attitude à l'égard de cette question. Dans ce but, le gouvernement de l'Alberta, dirigé par l'honorable M. Rutherford, a soumis un projet de résolution qui est exactement conforme à celui que j'ai inscrit sur le feuilleton, et ce projet de résolution a été adopté d'une commune voix. Je le soumets de la même façon, en tant qu'il fait partie du mémoire présenté par les premiers ministres à cette législation en vue d'obtenir son approbation. Parlant au nom du gouvernement et de la législation du Manitoba, nous approuvons entièrement toutes les démarches constitutionnelles légitimes qui pourront avoir lieu en vue d'améliorer le sort des producteurs de grain de la province, et la conduite passée de cette Chambre est une preuve de la sincérité de cette déclaration. Je propose donc que le projet de résolution soit adopté.

Rien ne saurait être plus clair, et j'attache beaucoup de poids au fait que ces trois hommes qui ont d'étroits rapports avec les cultivateurs de l'Ouest, considèrent que cette question a tant d'importance qu'il est de leur devoir de s'en occuper. Ils sont d'avis que les élévateurs au point de départ sont aussi importants que les élévateurs de terminus et de transbordement.

Je n'ai pas besoin d'expliquer pourquoi aux députés de l'Ouest car ils savent à quoi s'en tenir; mais, afin de démontrer ma thèse de mon mieux, je voudrais insister un instant sur les liens étroits qui existent entre tous ces élévateurs et sur l'importance de ces derniers pour le cultivateur. Le fabricant et l'administrateur des chemins de fer ont des problèmes à résoudre, mais y a-t-il parmi ceux qui m'écoutent ce soir quelqu'un qui suppose que le cultivateur n'a pas à trancher des questions plus graves que celles que toute autre classe doit démêler? Il doit décider du meilleur mode de culture et, comme le fabricant, il a une rude concurrence à soutenir soit de la part de ses compatriotes, soit de la part des nations étrangères. Il est vrai qu'une lisière seulement des prairies de l'Ouest est cultivée et qu'il n'y a, pour ainsi dire, que de petites étendues de terre en culture ici et là; cependant, le Canada produit 200,000,000 de boisseaux de grain et, lorsqu'un territoire plus vaste sera cultivé, le rendement augmentera énormément.

Le cultivateur canadien doit soutenir la concurrence de la Russie qui produit 500,000,000 de boisseaux de grain, de l'Inde, qui en produit 300,000,000 et de l'Argentine où il s'en récolte 200,000,000. Tout ce grain entre en concurrence sur le marché anglais

avec celui que récoltent les cultivateurs du Canada. Vu cette vive concurrence, il est d'une extrême importance que nos compatriotes puissent transporter leur grain dans les conditions les plus favorables de leurs champs jusqu'au marché anglais. Une économie de 2 cents par boisseau représente un gain de $100 pour le cultivateur qui récolte 5,000 boisseaux de grain et, avec cette somme il peut s'acheter un complet, procurer une assez jolie robe à son épouse et plusieurs paires de chaussures à ses enfants. On voit combien il lui importe d'économiser ces 2 cents par boisseau à l'élévateur ou sur les frais de transport.

Personne ne nie que la question des élévateurs n'ait été le grand problème que les associations de cultivateurs ont étudié depuis deux ou trois ans.

L'an dernier, l'association interprovinciale a choisi trois ou quatre délégués qui devaient assister à l'un des plus importants congrès qui aient jamais eu lieu ici. Les séances eurent lieu au bureau du ministre du commerce sous la présidence de sir Richard Cartwright. Des représentants des chemins de fer, de la bourse des céréales, des banques et d'autres institutions financières assistaient au congrès. Les délégués des cultivateurs plaidèrent leur cause et on peut dire sans flatterie qu'ils ont tenu tête aux représentants des autres grandes institutions. Les délégués ont cherché à obtenir un état de choses qui permît au cultivateur de recevoir le meilleur prix possible pour ses produits dans la concurrence qui existera sur tous les marchés du monde. Le but que j'ai en vue, c'est que le blé vendu par le cultivateur arrive à sa destination finale sur le marché dans le même état qu'il a quitté la ferme. Ce but ne sera atteint que par la moyen de l'exploitation par l'Etat des élévateurs terminus et internationaux. Les cultivateurs n'ont pas obtenu exactement ce qu'ils désiraient; ils ne l'obtiennent jamais du premier coup. C'est la persévérance qui triomphe de tout, et ces cultivateurs ne cesseront de réclamer tant qu'ils n'auront pas obtenu ce qu'ils demandent. Ils savent ce qu'il leur faut et les habitants de l'Est le comprendront lorsqu'ils prendront le temps d'étudier la question. Les délégués des cultivateurs prêchent l'exploitation des élévateurs terminus, et je citerai un passage de la brochure qu'ils ont rédigée:

> Nous, soussignés, membres de la délégation des cultivateurs syndiqués des trois provinces de l'Ouest, à la demande et au nom de toute la délégation demandons à soumettre le nouvel exposé suivant des demandes et des conclusions que nous avons présentées, au nom des nôtres, au congrès tenu la semaine dernière dans le but de les condamner et de les exprimer d'une façon plus concise, ainsi que les arguments invoqués à l'appui.

M. F. L. SCHAFFNER.

Ces délégués des cultivateurs, je le répète, ont tenu une réunion avec les membres du Gouvernement et les représentants des financiers et des entrepreneurs de transport et, persuadés qu'ils méritaient, de retour dans leurs foyers, ils rédigèrent la brochure dont j'ai déjà cité un extrait. On se rappelle qu'aux derniers moments de la dernière session, à quatre heures du matin, certains membres de cette Chambre parlèrent du congrès qui venait de se clore, et tentèrent de persuader au ministère que les demandes des cultivateurs de l'Ouest étaient justes et légitimes:

> Tout d'abord, il convient de dire qui nous représentons, quelles sont les circonstances qui nous ont engagés à nommer une délégation et quelle était notre mission à Ottawa.
>
> Il y a dans l'Ouest trois grandes associations de cultivateurs—l'assaciation des producteurs de grain du Manitoba, l'association des producteurs de grain de la Saskatchewan et l'association des cultivaturs de l'Alberta—qui comptent ensemble près de dix mille membres.

Je ferai observer que les cultivateurs sont disposés dans tout l'Ouest. Les fabricants sont plus rapprochés les uns des autres et le contact compte pour beaucoup dans la discussion de n'importe quelle question. Je voudrais voir 10,000 cultivateurs parader dans les rues et venir se ranger devant la façade de cet édifice; le Gouvernement de ce pays commencerait alors à comprendre que les cultivateurs sont une puissance dans les affaires nationales. J'espère que les cultivateurs canadiens ne seront jamais obligés à faire une pareille manifestation:

> Mais nous ne représentons pas seulement ces associations. A titre de représentants direct de ces dix mille cultivateurs syndiqués qui comprennent la partie la plus intelligente et la plus choisie de la classe agricole, nous réclamons le droit d'être considéré comme les représentants du groupe entier des cultivateurs de l'Ouest.
>
> Notre présence à Ottawa en tant que délégation est le résultat d'une conférence des représentants des associations de cultivateurs mentionnées ci-dessus qui se sont réunis à Saskatchewan en février dernier et qui, après avoir adopté plusieurs résolutions, ont décidé que chaque association enverrait deux délégués afin de réclamer l'
> cessaires pour donner effet à ces résolutions.

Nul ne niera que ces délégués exprimaient les sentiments des cultivateurs de l'Ouest, pris dans leur ensemble.

> Relativement à toutes les importantes résolutions adoptées par le congrès, nous pouvons ajouter qu'elles ont été discutées à fond sous des formes analogues et acceptées par chacunes des associations provinciales avant d'être soumises au congrès, de sorte qu'elles expriment catégoriquement les sentiments de l'assemblée des cultivateurs de l'Ouest.

La résolution qui découle de cet exposé invite le gouvernement fédéral à acquérir

et à exploiter les élévateurs de transbordement aux têtes de lignes. Une autre résolution demande que les grains soient déposés dans des réservoirs distincts aux élévateurs des têtes de ligne afin de créer à Winnipeg un bon marché dans l'intérêt commun du cultivateur et du minotier. Je ne traiterai pas ce soir la question d'un marché pour la vente sur échantillons.

On dit parfois que les cultivateurs n'exposent pas très clairement leurs demandes et leurs griefs. Je suis d'avis que leurs demandes sont explicites. Ils s'entendent sur quatre choses qu'ils considèrent comme griefs; d'abord, ils croient qu'on classe mal leur blé; deuxièmement, ils sont d'avis que la pesée n'est pas faite honnêtement; troisièmement, ils sont d'avis que la déduction pour le nettoyage est excessive; et, quatrièmement, ils sont convaincus que l'identité de leur blé n'est pas conservée. Celui qui connaît le commerce de grain comprendra que ce sont là des griefs véritables.

L'autre soir, le représentant de Régina a parlé du Grand-Tronc-Pacifique. Si ce n'était pas trop m'écarter du sujet, je dirais que je suis et que j'ai toujours été d'avis que nous avons besoin de ce chemin de fer dans l'Ouest. Personne ne peut prouver que j'aie dit le contraire. L'honorable député a déclaré qu'on transportait le grain au-delà de la frontière et j'en ai conclu qu'on le portait aux Etats-Unis pour les fins du transport parce qu'il était impossible de l'expédier en territoire canadien. Si cet état de choses existe au Manitoba, il est très restreint. Notre blé est porté aux Etats-Unis à quelques milles de la frontière, bien que cela se soit plutôt passé au commencement de la saison. Pourquoi le portait-on aux Etats-Unis. Parce qu'on lui reconnaissait une meilleure qualité qu'au Canada. Du blé qu'on classerait comme du n° 3 Northern à Boissevain, à Waskeda et à Lyleton passe pour du blé n° 1 Northern aux Etats-Unis.

Les cultivateurs désirent éviter le mélange illégal de leur grain par ces commerçants qui cherchent constamment à faire croire au public qu'ils s'intéressent beaucoup au sort des cultivateurs. L'an dernier, lorsque le gouvernement Roblin a déposé un projet de loi concernant la bourse des grains de Winnipeg, je me trouvais à Winnipeg. Les deux premières personnes que je rencontrai, deux conservateurs fieffés, passèrent deux heures à me prouver que le gouvernement Roblin avait fait du tort à la bourse des grains, avait consommé sa ruine. La bourse des grains avait entrepris de construire un grand édifice qui ne serait jamais achevé disaient mes interlocuteurs. Qu'est-il arrivé? Les membres de la bourse des grains firent un peu de tapage, mais ils ne furent longtemps avant de ce réunir de nouveau. L'érection du bel édifice fut poursuivie et la bourse des grains existe toujours.

Qu'est-ce que cela veut dire? Cela signifie que ne pouvant pas tromper les cultivateurs à cet égard, les intéressés ont accepté ce que les conservateurs voulaient et ce qui n'étaient pas absolument contraire à leurs intérêts.

Les cultivateurs croient que la seule manière de redresser leurs griefs et de surmonter les obstacles, serait de faire réglementer le transport du grain du champ où la récolte jusqu'aux marchés de l'univers par un groupe d'hommes n'ayant aucun intérêt dans le commerce des grains. Ils sont d'avis que l'Etat devrait avoir la haute main sur les élévateurs de l'intérieur, des têtes de lignes et de transbordement, afin d'éviter les injustices provenant du classement, de la pesée, de la direction pour le nettoyage et du défaut de conserver l'idendité du grain. Si l'Etat ne possédait que les élévateurs de l'intérieur, rendu aux élévateurs de têtes de ligne des Grands lacs, le grain serait melangé, il v aurait déperdition de poids et déduction excessive pour le nettoyage.

Je ne m'occuperai pas ce soir de la question du poids en ce qui concerne l'expédition entre Port-Arthur et les élévateurs de transport, car je crois que l'honorable député qui me suivra connait mieux que moi cet aspect du sujet. De cette transition dans le parcours a surgi une sérieuse difficulté. Si le Gouvernement avait la régie des élévateurs jusqu'à la tête des lacs seulement, le grain sortant des élévateurs terminaux serait sans mélange et correctement classifié, mais le mal proviendrait des élévateurs de transfert, de sorte que les cultivateurs sont convaincus que le seul remède est de charger le Gouvernement de l'administration de tout le système. Voici ce que disent les cultivateurs à ce propos:

> Le fait que les meuniers canadiens de l'Est et les meuniers anglais reçoivent notre blé sans qu'il ait été nettoyé tel qu'exigé par la loi, et quelquefois avec la certitude qu'il a été manipulé, bien que le Gouvernement en ait fait l'inspection, indique que tant que ces élévateurs seront exploités par des gens qui profitent de ce qu'ils peuvent échapper aux dispositions de l'acte, aucun système d'inspection ne peut prévenir ces abus ni, ainsi qu'en fait preuve l'expérience du passé, rétablir la confiance publique.
>
> L'inspection sous la direction du Gouvernement exigerait deux personnels sous deux administrations différentes. Outre le danger de froissement entre les propriétaires et les inspecteurs, ce que coûteraient ces deux personnels où un seul suffirait sous l'administration du Gouvernement est un fort argument en faveur de nos prétentions.

Qu'adviendrait-il à la suite de ce congrès de l'an dernier? Le Gouvernement ne nous a pas accordé ce que nous demandions. Il

ne nous a pas dit qu'il se chargerait de l'exploitation des élévateurs—et la délégation n'avait pas prié le Gouvernement d'acheter les élévateurs, mais de les prendre à bail pour continuer l'expérience pendant quelques années.

Le Gouvernement nomma d'autres inspecteurs. A Port-Arthur et à Fort-William 25 fonctionnaires furent ajoutés, ce qui signifiait l'addition d'un personnel inutile dont les appointements doivent être déduits du prix du blé. L'on peut constater immédiatement qu'en vertu de ce système l'on emploie deux hommes où un suffirait. Le marchand de grain a son propre personnel et le Gouvernement le sien, et quel que soit celui qui les emploie, les appointements de ces hommes sont déduits du prix du blé. Puis, nous avons peut-être trop d'élévateurs. J'ignore si cette assertion aura l'approbation de la Chambre, mais ce n'en est pas moins le cas. Le mal n'est peut-être pas si grand dans les provinces de la Saskatchewan et de l'Alberta, mais il existe, jusqu'à un certain point, dans le Manitoba. Dans un élévateur ordinaire l'on peut manutentionner 150,000 boisseaux de grain au cours de la saison. Chaque petite ville—voyez par exemple Miami—aura quatre ou cinq élévateurs. Or, si dans un seul élévateur l'on peut manutentionner 150,000 boisseaux de grain, il est fort probable qu'à Miami, l'an dernier, les trois élévateurs sur les quatre ou cinq qui s'y trouvent, n'ont pas passé plus de 30,000 boisseaux chacun. Néanmoins, chaque élévateur doit conserver son personnel et il en coûte autant pour le fonctionnement que s'il était passé 150,000 boisseaux. Si c'est là l'état de choses, le prix de transport de notre grain doit en être augmenté, et la gérance du Gouvernement serait le moyen d'éviter cela. Si le Gouvernement prenait la direction, nous n'aurions dans une ville que le nombre d'élévateurs suffisant pour manutentionner le grain expédié et le personnel strictement nécessaire. Tous ceux qui ont vécu dans les provinces de l'Ouest connaissent comment se fait l'opération. Un cultivateur arrive avec un chargement de grain. L'on saute dans sa voiture et l'on fait la classification de son grain; et 90 fois sur 100, la première classification est celle qui a cours comme a cours le prix offert par le premier venu. Il y a environ deux ans, je crois, il existait une entente mutuelle, et l'un des résultats de cette conférence a été de détruire ce système. Si dans toutes ces villes nous avons un trop grand nombre d'élévateurs et un personnel trop nombreux, la dépense sera trop considérable. Nous pouvons réduire cette dépense en n'ayant qu'une seule administration du commerce du blé, en ayant un seul homme qui n'a aucun intérêt en jeu,

M. F. L. SCHAFFNER.

préposé au passage, à la classification et à l'expédition du blé.

Aujourd'hui un homme achète la charge de blé qu'apporte un cultivateur après l'avoir estimé de qualité inférieure. Il paie peut-être le cultivateur au prix du blé de troisième qualité. Il mélange ensuite ce blé avec d'autre de première ou de seconde qualité, et vend le tout comme du blé de première qualité. Il y a différence matérielle pour le cultivateur entre le prix qu'il reçoit pour du blé de première qualité et du blé de seconde qualité. Dans cette région il y a très peu de blé n° 1 dur. La grande partie du grain, l'an dernier, était classifié n° 1 nord et n° 2 nord.

Permettez-moi de vous donner un exemple pris aux Etats-Unis, où prévalent, je crois, les mêmes conditions qu'au Canada. Dans l'état du Dakota les cultivateurs, sous l'impression que le moulage de leur blé ne se faisait pas honnêtement, en appelèrent à l'association des banquiers qui nomma cinq de ses membres les plus éminents—qui possédaient sans doute la confiance des cultivateurs—pour prendre charge, pendant trois mois, d'un élévateur à Duluth. Je désire que le compte rendu des débats de cette Chambre enregistre ce qu'ont constaté ces hommes, car je crois que les mêmes conditions prévalent de notre côté de la frontière. Ils prirent charge de l'élévateur et achetèrent:

90,000	boisseaux	de blé n° 1 nord.
141,000	"	de n° 2 nord.
272,000	"	de n° 3 nord.
201,000	"	de n° 4 nord.
116,000	"	de blé non classifié.
59,000	"	de blé rejeté.

C'est là ce qu'emmagasinât l'élévateur à Duluth. Qu'en sortit-il?

196,000	boisseaux	de blé n° 1 nord.
467,000	"	n° 2 nord.
215,000	"	n° 3 nord.

Combien de blé n° 4 nord? Combien sous classification? Combien rejeté? Pas un seul boisseau. Pas un seul boisseau de ces trois dernières qualités ne sortit de cet élévateur. Il y restait 12,733 boisseaux. Cette quantité, ajoutée à ce qui avait été expédié, égalait la quantité emmagasinée. Ces banquiers apposèrent leur signature au compte rendu qu'ils firent des opérations de cet élévateur pour trois mois. Le même état de choses existe chez nous et se perpétuera tant que ce Gouvernement ne nous donnera pas les moyens d'établir l'identité de la qualité de notre blé de l'instant où il laisse la voiture du cultivateur jusqu'à ce qu'il soit mis sur le marché. Ceux qui étaient ici en 1906 se rappelleront qu'il se fit une agitation au comité de l'agriculture, et que le Gouvernement dut nommer une commission de trois, MM. Millar, McNair et Goldie. Quelle

était leur mission? Voici quel était leur mandat:

Prendre en considération toute question concernant l'acte d'inspection et de vente ainsi que l'acte des grains du Manitoba; et en ce qui s'y rapporte, être autorisés à visiter les cultivateurs de grains et les élévateurs dans toutes ces vastes régions où se récolte le blé; étudier les méthodes de manutention aux diverses gares, aux élévateurs à niveau et aux élévateurs gérés par les compagnies, ainsi que la méthode de répartition des wagons.

Il y a quelque chose que j'ai oublié de mentionner. Grâce à leur coopération, ces cultivateurs ont pu s'assurer le privilège de décharger leur grain sur le wagon même et ont obtenu une répartition plus équitable des wagons. Mais nos marchands de grain, qui portent un si grand intérêt aux cultivateurs, ont fait l'an dernier, un effort suprême pour arracher ce privilège aux cultivateurs. Ceux-ci, comprenant que, bien qu'il ne fut pas parfait, ce système était le meilleur établi jusque là, firent une énergique opposition et insistèrent pour que le système actuel de répartition des wagons fut maintenu. Ils obtinrent une autre réforme très importante en ce qui concerne le transport de grains grossiers pour lequel on chargeait un taux plus élevé que pour le blé. Ils obtinrent une réduction. C'était là une importante concession qui, en maints cas, permettait l'expédition des grains inférieurs où cette expédition aurait autrement été impossible.

Prendre en considération toute question concernant l'acte d'inspection et de vente ainsi que l'acte des grains du Manitoba; et en ce qui s'y rapporte, être autorisés à visiter les cultivateurs de grain et les élévateurs dans toutes ces vastes régions où se récolte le blé; étudier les méthodes de manutention aux diverses gares, aux élévateurs à niveau et aux élévateurs gérés par les compagnies, ainsi que les méthodes de répartition des wagons, celles des marchands de grain à Winnipeg, Toronto et Montréal, et le système d'inspection et de perception des droits du Gouvernement, la classification, la manutention du grain à Fort-William et Port-Arthur, aux ports des lacs, à Montréal, St. John et Halifax, et enfin la manutention du grain à son arrivée en Angleterre.

Cela est assez vaste. Etant donné que ces hommes étaient qualifiés,—et je n'ai aucune raison de dire qu'ils ne l'étaient pas —s'ils ont consacré à leur travail le temps nécessaire et qu'ils l'aient accompli consciencieusement, ce rapport doit avoir un certain poids auprès du Gouvernement et auprès du pays. Je n'en lirai que quelques extraits:

Arrivés à Fort-William et Port-Arthur nous nous enquîmes du fonctionnement et de l'efficacité des élévateurs terminaux à ces endroits, puis nous suivîmes l'expédition du grain jusqu'aux élévateurs de la baie Georgienne et du lac Huron, étudiant le système de manutention, d'emmagasinage et de pesage du grain.

Nous eûmes des séances à Toronto, Kingston et Montréal. Après avoir fait l'étude du commerce et de la manutention des grains à ces endroits, nous retournâmes à Winnipeg par voie de Buffalo, Port-Huron, Chicago, Minnéapolis et Duluth, où des entrevues avec les inspecteurs, les peseurs, les gérants d'élévateurs et autres personnes engagées dans le commerce du grain nous permirent d'établir la comparaison entre notre système de manutention des grains et celui qui est pratiqué aux Etats-Unis. Nous sommes heureux de reconnaître ici la courtoisie avec laquelle on nous a accueillis dans ces villes diverses et d'exprimer notre appréciation de l'aide qu'on nous a donnée.

Pendant notre séjour dans l'Est nous nous sommes tenus en communication avec l'association des cultivateurs de grain du Manitoba, de la Saskatchewan et de l'Aberta, afin d'être avisés des lieux et dates des réunions dans ces provinces.

J'attire tout particulièrement votre attention sur la citation suivante:

Les corporations exploitant les élévateurs terminaux à Fort-William sont en majorité composées d'actionnaires, de fonctionnaires et de directeurs de compagnies d'élévateurs ou de maisons faisant le commerce de grain à Winnipeg, et qui ont ainsi un intérêt financier direct dans une grande partie du grain qui passe par leurs élévateurs à Fort-William.

Ainsi, une seule compagnie peut avoir la haute-main sur le grain dès l'instant qu'il laisse la voiture du cultivateur pour passer par le premier élévateur terminal et l'élévateur de transfert.

Au sujet du fonctionnement de ces élévateurs en général, il est très difficile, même impossible, à une commission agissant à la suite de séances publiques et de l'inspection des élévateurs, de déterminer si ces derniers sont mis en opération strictement aux termes de la loi des céréales du Manitoba et de la loi de l'inspection et de la vente, mais à en juger par les dépositions recueillies en Ontario et par les échantillons que la commission s'est procurés directement aux ports d'arrivage sur la baie, il est évident que la surveillance ou le contrôle du nettoyage des céréales à Fort-William est insuffisant. On se plaint généralement en Ontario de ne pas recevoir les différentes qualités de céréales, principalement le blé, en aussi bon état de propreté que l'exige la loi d'inspection. Nous avons également découvert, en examinant les arrivages aux ports de la Grande-Bretagne que les céréales contiennent une trop forte proportion d'impuretés. Il est évident qu'il faudrait une surveillance complète du nettoyage à ces élévateurs.

Nous avons trouvé que le pesage à Kingston et Montréal est bien plus régulier et bien plus juste qu'à Fort-William et Port-Arthur. Nous avons trouvé à Buffalo, d'après le rapport du peseur de la chambre de commerce de cette ville, que les expéditions de grains de Fort-William et de Port-Arthur pendant neuf ans sur dix accusent un excès de poids, mais même à cet endroit, nous avons constaté des moyennes individuelles considérables en-dessous comme en-dessus du poids. Les expéditions aux ports de la baie Georgienne et du lac Huron sont considérablement au-dessous du poids, et il parait nécessaire de créer un département spécial pour le pesage....

C'est une question très importante que l'honorable député (M. Lake) pourra traiter dans son discours.

....et il paraît nécessaire de créer un département spécial pour le pesage. Comme l'inspection et la manutention du grain en vertu de la loi d'inspection et de la vente et de la loi des grains du Manitoba dépend entièrement de l'expédition de notre grain par les voies de transport jusqu'au port de destination finale sans perdre son caractère sous le rapport de la qualité, il nous semble que cette inspection est imparfaite, vu qu'à l'est de Fort-William il n'y a aucune surveillance sur les céréales expédiés en vertu d'un certificat d'inspection de l'Etat. Comme il est de la plus haute importance, quand le commerce achète d'après l'inspection de l'Ouest, que les quantités de céréales ainsi achetées par des personnes de l'Est ou de l'étranger, soient expédiées exactement en l'état où elles laissent Fort-William ou Port-Arthur, nous proposerions que tous les élévateurs publics qui manient les grains provenant de la division d'inspection du Manitoba, à l'est de Fort-William, et qui sont destinés à l'emmagasinage ou au transbordement, soient soumis à des restrictions semblables à celles qui prévalent sur les élévateurs de tête de ligne au Manitoba, relativement à la licence, l'entrepôsage, en l'emmagasinage en grenier, le pesage.

Une personne de l'Est me disait, l'autre jour—et je crois qu'elle changera d'idée quand elle aura étudié plus sérieusement la question—que je devais m'en tenir à Fort-William et Port-Arthur et ne pas inclure ces élévateurs de transfert. Mais nous manquons notre but si nous ne les incluons pas tous dans ce grand projet que nos cultivateurs cherchent à réaliser pour faire livrer leur grain sur le marché.

Certains honorables députés prétendent que les cultivateurs sont satisfaits de l'inspection. Il est possible qu'avec ces 25 hommes de plus à Fort-William et à Port-Arthur, quelques cultivateurs se contenteront dans l'intervalle. Mais, j'ai reçu de l'association interprovinciale une lettre datée du 30 janvier 1909. Voici ce qu'on me dit:

Nous est avis que le gouvernement du Dominion devrait acquérir, soit par achat soit à loyer, les élévateurs de tête de ligne et les élévateurs de transfert et les exploiter dans l'intérêt du public. Le Gouvernement nous a donné à entendre, à la conférence, qu'il n'acquerrait pas les élévateurs, mais qu'il établirait un mode d'inspection. Nous avons objecté qu'aucun moyen d'inspection ne protegerait le grain en transit dans ces élévateurs tant qu'ils seraient exploités par les marchands.

Tout homme d'affaire en cette assemblée en conviendra sans hésitation.

Je crois que le Gouvernement a établi, à cette session, un mode d'inspection aussi parfait que possible, et cependant la qualité du grain expédié des élévateurs de tête de ligne ne paraît pas meilleur.

M. F. L. SCHAFFNER.

Et il donne la preuve qui vaut la peine qu'on s'en occupe:

Un meunier d'Ontario a acheté, ce mois-ci deux wagons de blé Northern n° 1 expédié d'un des élévateurs de tête de ligne privé à Fort-William. A l'arrivée, des échantillons furent envoyés au vendeur, et ensuite à M. Horn. Il fit l'inspection et découvrit un échantillon de Northern n° 2 et un autre de Northern n° 3. Les deux wagons portaient le certificat d'inspection du gouvernement à Fort-William et montraient du Northern n° 1. Ceci vous donnera une idée de l'état de l'élévateur de tête de ligne. A ceux qui ont étudié à fond la question, il est évident que rien ne donnera satisfaction, si ce n'est d'enlever ces élévateurs des mains des marchands de grain.

Rien moins que l'action de l'Etat et la surveillance sur notre grain, depuis l'instant qu'il quitte la ferme jusqu'à sa livraison sur le marché anglais, n'obtiendra le résultat auquel nous avons le droit de prétendre pour la vente de notre grain.

Maintenant, monsieur l'Orateur, je n'avais pas l'intention d'être si long, mais, comme je l'ai dit au commencement, je n'ai pas d'excuse à faire, car les gouvernements du pays devront avant peu ouvrir les yeux à la nécessité de s'occuper de cette question des élévateurs. L'élévateur est le seul moyen de manier le grain. Nous avons le privilège de charger directement le grain sur les trains; nous avons les plates-formes voulues dans tout le pays pour cette opération, et le moyen le plus facile de charger notre grain est l'élévateur.

Il est une autre question que j'ai oubliée, mais je vais en parler maintenant, car je crois qu'elle donnera certaines informations importantes à la Chambre.

Comme question de fait nous n'avons expédié l'année dernière qu'environ 78,000,000 de boisseaux de blé, et nous avons à l'intérieur du pays et aux têtes de lignes de chemins de fer des élévateurs pouvant contenir 75,000,000 de boisseaux. Il n'est pas nécessaire que les élévateurs aient une capacité aussi forte que la quantité de grain que l'on peut récolter. Cela est évident pour tout le monde. Je veux dire que ces élévateurs aux termini de Fort William et Port-Arthur à l'exception des élévateurs de la compagnie du Pacifique, sont possédés et mis en service par des compagnies particulières. La compagnie du chemin de fer Pacifique-Canadien a trois élévateurs à Fort William et trois à Port-Arthur, d'une capacité totale de 7,777,700 boisseaux. A Keewatin la compagnie meunière du lac des Bois possède un élévateur et la compagnie manufacturière du lac des Bois en possède un autre. A Port-Arthur Joseph C. King & Co. ont un élévateur. Voici donc cinq élévateurs avec une capacité de plus de 13,000 boisseaux. La compagnie du Canadian Northern a deux élévateurs à Port-Arthur avec une capacité de plus de

7,000,000 de boisseaux. Ce sont des élévateurs pour l'expédition. Nous avons ensuite les élévateurs de transbordement et il y a en plus de ceux là que je supposais. A Kingston la compagnie du chemin de fer Pacifique-Canadien a un élévateur qui est de capacité de 500,000 boisseaux, la compagnie de transport de Montréal en a un de 761,000 boisseaux; James Richarson et fils en ont un d'une capacité de 235,000 boisseaux soit un total de 996,000 boisseaux.

Il y a ensuite le Grand-Tronc—et je ne donne pas tous les chiffres—qui possède des élévateurs à Collingwood, Depot Harbour, Meaford, Prescott et Tiffin, sept en tout avec une capacité de 7,000,000 de boisseaux. Dans l'Est il y a à Montréal trois élévateurs d'une capacité totale d'environ 2,500,000 boisseaux. Le Canadian Northern a à Québec quatre élévateurs d'une capacité de 3,000,000 de boisseaux. La compagnie du chemin de fer Pacifique-Canadien possède à Saint-Jean un élévateur d'une capacité de 1,000,000 de boisseaux. L'Intercolonial en a un dans la même ville de 500,000, un de 500,000 aussi à Halifax. Total trois élévateurs ayant une capacité totale de 2,000,000 de boisseaux.

Dans le Manitoba nous avons 689 élévateurs ayant une capacité totale de plus de 20,000,000 de boisseaux; la Saskatchewan en a 615 ayant une capacité d'environ 18,000,000 de boisseaux.

L'Alberta 109 et 4,000,000 de boisseaux, soit un total de plus de 43,000,000 de boisseaux. Si l'on ajoute à cela les élévateurs de tête de ligne dans Ontario dont les capacités dépassent 20,000,000 de boisseaux nous arrivons à un total général dans l'Ouest de 63,190,000 boisseaux. Si on ajoute ces chiffres à ceux de l'Est du pays nous arrivons ainsi que je l'ai dit à un grand total de 78,000,000.

Si nous considérons la somme de capital engagée dans ces élévateurs, ne croyons-nous pas qu'il soit temps d'avoir de meilleures méthodes pour les administrer? Quelqu'un dans cette Chambre prétendra-t-il que des manufacturiers ou des hommes de chemins de fer administreraient leurs affaires de cette manière? Qu'ont fait les manufacturiers depuis quelques années pour faire face à la concurrence? Ils ont essayé de fabriquer avec moins de dépense; ils ont essayé à obtenir de meilleurs résultats des ouvriers qu'ils employaient; et il se sont syndiqués. Nous voyons la compagnie Massey et la compagnie Harris se syndiquer sous le nom de Massey, Harris Co. Je connais très bien ces compagnies; je les connais depuis plusieurs années. Elles ont trouvé qu'en unissant leurs employés et leur outillage, elles pourraient fabriquer davantage et produire des machines de qualité supérieure peut-être, et à meilleur marché. Or à mesure que la récolte de grain augmentera dans l'Ouest nous aurons besoin de plus d'élévateurs. Le blé se vend un bon prix présentement et nous ne sentons pas autant le besoin d'élévateurs. Lorsque le cultivateur vend son blé à une piastre le boisseau il ne regarde pas à payer un peu plus cher pour l'entreposage. Tout le monde sait que dans l'Ouest le blé se vend à ce prix depuis deux ans, mais plusieurs années auparavant le cultivateur était obligé de donner son blé pour un prix qui compensait à peine ses dépenses. Qui sait si ces bas prix ne reviendront pas. En toute probabilité ils reviendront, et je dis que c'est le temps maintenant, pendant que le commerce est prospère et que les prix sont élevés, de nous mettre à l'ouvrage et d'essayer à règlementer et améliorer l'état actuel des choses pour le plus grand bien des cultivateurs. Je dis que cette question d'élévateurs est tout aussi importante qu'aucune question de chemin de fer et je demande au Gouvernement d'en faire une étude sérieuse. Les cultivateurs méritent cela. Nos grands centres financiers tels que Montréal, St-John, Toronto et toutes les autres villes en recevraient des bénéfices si le Gouvernement s'occupait de la question. L'Est du pays est certainement une partie très importante de la confédération, mais tout le monde admet que l'avenir du Canada comme grande nation repose sur l'Ouest. Avant longtemps, il faudra se livrer à la culture variée, et peut-être à la fabrication du beurre. Mais pour le moment et d'ici à un grand nombre d'années la grande industrie de l'Ouest sera la culture du blé. Conséquemment il est de la plus haute importance que nous puissions transporter notre blé sur le marché au plus bas prix possible. Les neuf dixième des produits agricoles exportés du Canada sont envoyés en Angleterre. Que faisons-nous comme législateurs?

Les cultivateurs nous envoient ici pour surveiller leurs intérêts et il est de notre devoir de prendre les moyens nécessaires pour que leurs produits soient transportés sur les marchés étrangers au meilleur marché et dans les meilleures conditions possibles. En terminant, je dirai que, suivant moi, une taxe d'entrepôt de 1 cent ½ ou 1 cent ¼ sur tout le grain mis en élévateur couvrirait les frais d'exploitation, suffirait au service de l'intérêt sur les obligations mises sur le marché afin d'organiser ce système, et aussi à la constitution d'un fonds d'amortissement pour rembourser les obligations quand elles arriveront à échéance. Je demanderai au Gouvernement de donner à cette question sa plus sérieuse attention, et s'il peut venir en aide aux cultivateurs de quelque manière, ils ne seront pas seuls à en bénéficier, mais tout le pays.

M. R. S. LAKE (Qu'Appelle): Comme il se fait tard je ne fatiguerai pas la Chambre bien longtemps. Mon honorable ami de Scuris (M. Schaffner) a traité le sujet si à

fond et avec tant de talent qu'il me reste réellement peu de chose à dire à l'appui de la motion qu'il a proposée.

Faisons d'abord une observation dont la légitimité est admise de tout le monde: Il est de la plus haute importance que le grain récolté dans le Nord-Ouest canadien soit transporté au point de débarquement, à peu près dans la condition où il était en quittant le lieu de production. Du moment que le grain a été l'objet de l'inspection de l'Etat, dès qu'il a été classifié et qu'il a reçu son certificat, on doit éviter toute manipulation du grain. On en conviendra, tel a été l'objectif visé par la législation adoptée depuis nombre d'années, relativement au commerce des grains. Tous les grains destinés à l'exportation doivent être l'objet d'une inspection de la part d'un fonctionnaire de l'Etat, dont le bureau principal est à Winnipeg, et ce grain doit être classifié par ses inspecteurs. Il est de la plus haute importance que les certificats délivrés par ces inspecteurs commandent le respect et la confiance des acheteurs, sur les grands marchés mondiaux et qu'ils y soient acceptés sans la moindre hésitation. Sous le régime actuel, la réglementation de l'Etat n'a réellement de valeur qu'en ce qui concerne les élévateurs de tête de ligne, à Fort William et à Port-Arthur. Du moment que le grain arrive à ces élévateurs de tête de ligne, la réglementation de l'Etat, s'il faut en juger d'après la preuve qui nous est soumise, n'a plus aucune valeur.

Voici ce qui ressort de la preuve testimoniale soumise à cette Chambre dans le rapport de la commission royale sur les grains, ainsi que dans le rapport de la conférence intervenue avec ceux convoqués ici, l'an dernier par le ministre du commerce et de l'industrie et qui ont rendu témoignage devant le ministre; c'est qu'il existe des irrégularités quelque part et qu'une grande quantité de ce grain, après avoir atteint ces élévateurs termini et avoir reçu l'approbation officielle de l'Etat, est l'objet de certaines manipulations, avant de parvenir sur les marchés mondiaux. D'après le témoignage rendu par un collègue de Souris à cet égard, on a constaté la défectuosité du système actuellement en vigueur, système élaboré l'année dernière, entraînant l'emploi d'un grand nombre d'inspecteur de l'Etat, et le mélange illicite des grains se poursuit même après que ce grain a été l'objet de l'inspection de l'Etat.

Je n'ai pas encore étudié de rapports dressés par les inspecteurs de l'Etat touchant le mode de fonctionnement de ce système d'inspection; mais, indépendamment de la preuve testimoniale déjà établie à l'appui de cette opinion, il est facile de comprendre que le fonctionnement de ce syseème ne saurait donner de résultats aussi satisfaisants que le ferait un système dont le fonctionnement serait entièrement confié à l'Etat. Si les élévateurs de tête de ligne et de transbordement se trouvaient entre les mains des grandes compagnies de transport et étaient soumises à la surveillance des fonctionnaires, la situation ne serait pas aussi déplorable qu'elle l'est aujourd'hui. Car ces compagnies n'auraient aucun intérêt à permettre ce mélange illicite des grains; en réalité, leurs intérêts seraient en sens inverse. Mais la tendance qui s'est accentuée, ces années dernières c'est de laisser ces élévateurs de tête de ligne aux mains de puissantes sociétés d'intérêt privé. Il est évident que les exporteurs pourraient énormément bénéficier de l'application soigneuse et judicieuse du mélange des grains, s'ils réussissent à y introduire ce système pernicieux. Le député de Souris nous a mis sous les yeux un exemple tangible du fonctionnement de ce système aux élévateurs termini de Duluth. Voici ce qu'on a constaté: les exportateurs savaient acheter à bas prix de grandes quantités de grain de qualité inférieure; mais ils l'avaient si judicieusement mélangé avec de petites proportions de grain de qualité supérieure que ce grain a été classé, à sa sortie à un chiffre bien supérieur à celui de l'entrée.

Les profits réalisés sur ces transactions couvrant une période de plus de trois mois ont dû être tout simplement énormes pour l'exportateur. Ces profits sont absolument illégitimes et contraires à l'intention des lois du pays. Cela entraîne une double perte pour le producteur et voici comment: d'abord, parce qu'il se trouve dans l'impuissance d'obtenir le meilleur prix que son grain devrait légitimement réaliser; secondement, parce que, par suite de se système de mélange, la classification du grain en général doit fatalement s'abaisser, dans une certaine mesure. Les acheteurs sur les grands marchés mondiaux et en Grande-Bretagne surtout constatent que le grain qu'ils achètent ne répond pas au type ou à la qualité à laquelle ils ont droit de s'attendre et qu'ils devraient recevoir, vu qu'il a obtenu le certificat de l'inspecteur de l'Etat. A mon avis, nul système d'inspection ne saurait empêcher ce système de mélange.

Le système actuel entraîne une autre perte signalée brièvement par le député de Souris. Il nécessite l'emploi d'une double classe de fonctionnaires. Les propriétaires des élévateurs eux-mêmes sont obligés d'employer un personnel de fonctionnaires, pour assurer le fonctionnement de leurs élévateurs. L'Etat, de son côté, est tenu d'employer un autre groupe de fonctionnaires et probablement un personnel tout aussi nombreux que celui qui préside au service des élévateurs, et cela afin de surveiller les opérations et de constater la qualité du grain, à chaque étape par laquelle il passe en traversant ces élévateurs.

M. R. S. LAKE.

Ce double personnel n'a nullement sa raison d'être. Un seul personnel suffirait amplement à l'inspection de l'Etat. Les fonctionnaires de l'Etat pourraient eux-mêmes s'occuper de l'inspection, ce qui entraînerait une immense économie pour le producteur de grain; car en dernière analyse, les sommes versées pour le fonctionnement de ces élévateurs et pour leur inspection, c'est autant d'enlevé à la valeur du grain lui-même.

C'est une opinion qui, sans doute, sera adoptée par tout le monde. Ainsi, le fait d'avoir deux groupes d'employés est simplement une cause de perte d'autant plus grande pour les producteurs. De plus, le fait que les élévateurs termini sont au pouvoir des grandes compagnies qui exportent elles-mêmes du grain et de membres de la bourse des grains de Winnipeg, qui est connue dans tout le pays comme une association riche et puissante, est un obstacle aux facilités qui sont accordées aux acheteurs indépendants pour le transbordement au moyen des élévateurs termini. Je crois que cette question paraîtra très claire aux membres de la Chambre. Par le fait que les grands élévateurs sont possédés par de grandes sociétés qui achètent elles-mêmes des grains, qui en font le commerce et les exportent, cela indique qu'elles ne sont pas volontiers disposées à accorder aux acheteurs indépendants les mêmes facilités qui leur seraient accordées grâce au système d'exploitation par le Gouvernement, quand les opérateurs du Gouvernement donneraient naturellement les mêmes facilités à tous sans s'inquiéter s'il s'agit de membres puissants et influents de la bourse des grains de Winnipeg ou s'il s'agit de sociétés plus petites, qui ont à lutter davantage et que l'on connaît sous le nom d'acheteurs indépendants. Les acheteurs indépendants ont été la cause de grands bénéfices pour les producteurs de grain dans le Nord-Ouest. Suivant moi, leur rôle a augmenté énormément la valeur du grain pour les producteurs parce qu'ils ont fait naître réellement une concurrence effective contre les membres de la bourse des grains de Winnipeg qui, à un certain moment, bien qu'ils fussent très peu nombreux, fixaient les prix payés pour le grain et pour l'exportation, au très grand désavantage des agriculteurs. L'exploitation faite par le Gouvernement donnerait la certitude absolue à un acheteur indépendant qu'il pourrait obtenir toutes les facilités dont il a besoin pour exporter le grain et le mettrait en état de lutter contre les grandes corporations acheteuses de grain.

Une autre question qui a été soulevée tout récemment et qui, suivant moi, montre l'avantage et la nécessité pour le Gouvernement d'exploiter ces élévateurs, c'est la question du pesage. La bourse des grains de Winnipeg envoie actuellement des circulaires pour expliquer qu'une nouvelle forme de connaissement a été adoptée par l'association maritime du Canada, et en vertu de ces connaissements les bateaux des lacs refusent d'être responsables pour plus qu'un très petit écart dans le pesage.

On déclare que le peseur en chef du Gouvernement pèse le grain dans ces bateaux mais que ce grain est aussi pesé à la sortie de ces bateaux dans les différents élévateurs de transbordement par les hommes qui sont employés par ces élévateurs divers et non par les employés du Gouvernement. Si vous développez le système d'exploitation du Gouvernement, non seulement le grain sera pesé dans ces bateaux mais il sera pesé aussi à sa sortie par des employés du Gouvernement. Si l'association maritime du Canada peut mettre en vigueur ces connaissements, on dit que la bourse des grains de Winnipeg, et tous les marchands de grain devront imposer un salaire sur le prix d'exportation du grain, de façon à s'assurer eux-mêmes contre les pertes. Naturellement, cette réduction sera faite au détriment du malheureux producteur de grain, qui, non seulement devra payer pour la manutention dans les élévateurs et pour l'inspection qui y est faite mais qui, devra payer encore une amende qu'on lui imposera pour assurer les exportateurs contre tous les écarts dans le pesage. Dans les dernières semaines seulement nous avons constaté qu'une augmentation nouvelle du prix des grains avait été produite par le gouvernement qui voulait faire payer le coût additionnel de l'inspection prévue à la dernière session du parlement. Suivant moi, et je crois suivant tous ceux qui ont étudié la question, l'exploitation par le Gouvernement est la seule solution possible qui pourra donner satisfaction à la fois aux producteurs et aux exportateurs de blé. Je crois avoir suffisamment démontré la vérité de la première partie de la proposition, à savoir que le régime actuel est préjudiciable aux intérêts des cultivateurs de l'Ouest. La seconde partie de la résolution est ainsi conçue:

> Que le Gouvernement devrait prendre immédiatement des mesures pour exploiter des élévateurs terminus à Fort-William et à Port-Arthur et les élévateurs de transbordement qui sont situés entre ces localités et les rivages de l'Atlantique.

J'admets que la première objection que nous rencontrons aura trait à la dépense, mais cette objection ne peut être présentée que par ceux qui n'ont pas étudié complètement la question; suivant moi, il n'y aurait pas de nouvelles dépenses. Les tarifs exigés pour faire inspecter les grains par les inspecteurs publics sont suffisants pour payer le coût entier de cette inspec-

tion en tant qu'il s'agit de l'inspection dans le Nord-Ouest. On devrait ajouter le coût de l'exploitation, mais ce coût est payé actuellement par le grain lui-même et il en continuera ainsi si le Gouvernement prend l'exploitation à sa charge. Le Gouvernement imposera probablement, à peu près le même tarif qui est exigé aujourd'hui par les compagnies particulières, mais le coût de l'inspection sera économisé. Le système de l'exploitation par le gouvernement devra se suffire et se suffira à lui-même et ne sera pas une nouvelle charge imposée au pays.

Une nouvelle objection qui pourrait être présentée par le Gouvernement, c'est l'ancienne objection de la question de propriété par le Gouvernement. A ce sujet je voudrais faire remarquer que le Gouvernement est déjà propriétaire d'un élévateur de transbordement à Port-Colborne et que, comme propriétaire de l'Intercolonial, il possèdes des élévateurs dans quelques-uns des ports de l'océan Atlantique. En plus, je ferai remarquer que par l'organe du premier ministre le Gouvernement a fait la promesse absolue qu'au moment où le chemin de fer de la baie d'Hudson serait terminé il construirait, exploiterait, et conserverait comme sa propriété les têtes de lignes et les élévateurs qui seraient construits dans le port de la baie d'Hudson. Le premier ministre comme on s'en souviendra très bien, a prononcé un grand discours à Niagara au début de la dernière campagne électorale. Ce discours a été considéré et développé par les orateurs dans tout le Canada, comme la grande profession de foi de la politique que le Gouvernement était prêt à mettre à exécution si les électeurs le renvoyaient de nouveau au pouvoir. Il a déjà été dit en Chambre, par le ministre des Chemins de fer et des Canaux (M. Graham) quelle était la politique que le Gouvernement entendait suivre sur un certain point et je n'ai pas de doute que quelle qu'elle soit, elle sera confirmée par les autres membres du Gouvernement comme un exposé de la politique du Gouvernement au sujet de la propriété des élévateurs termini dans le port de la baie d'Hudson. Le " Globe " rapporte ainsi le discours qui a été prononcé par sir Wilfrid Laurier à Niagara le 16 septembre 190j:

Parlant du chemin de fer de la baie d'Hudson, le premier ministre disait:

Le Gouvernement construira le chemin de fer ou plutôt quelqu'un sera chargé de la construction, mais quoi que nous fassions tous les termini et tous les élévateurs seront construits par le Gouvernement et resteront, en toute circonstance, la propriété du Gouvernement, de façon à procurer les plus grands bénéfices possibles au peuple canadien dans les provinces du Nord-Ouest.

Voilà une promesse absolument nette et distincte affirmant que le Gouvernement possèdera et exploitera les élévateurs que l'on doit construire sur les rivages de la baie d'Hudson et ainsi le premier ministre comme chef du Gouvernement, ayant adopté le principe de la propriété du Gouvernement au sujet des élévateurs termini sur un port océanique, ne verra certainement pas une difficulté insurmontable à adopter le même principe relativement aux élévateurs termini et aux élévateurs de transbordement dans les autres ports de l'océan. Ce serait seulement un développement du système que le Gouvernement, de sa propre volonté, a proposé de mettre à exécution dans la baie d'Hudson et ce serait certainement une anomalie de voir le Gouvernement adopter un système sur la baie d'Hudson et une série de systèmes variés dans les autres régions du Dominion.

Je crois qu'il n'y aurait aucune objection soulevée par les propriétaires des élévateurs actuels. Nous avons entendu cette affirmation faite par quelques-uns de ceux qui ont déposé devant le ministre du Commerce et de l'Industrie lors de la conférence qui eut lieu l'an dernier. Les grandes compagnies de transport seraient, je crois, satisfaites de voir le Gouvernement mettre en opération leurs élévateurs. Leur grande crainte au sujet de ce nouveau système d'inspection était que le système de double contrôle serait probablement un obstacle nuisible à l'exploitation convenable et rapide des élévateurs. Un des représentants des chemins de fer qui était alors présent, m'a déclaré qu'il serait très content de voir le Gouvernement se présenter pour exploiter ces élévateurs, tant qu'il le fera d'une façon convenable et je crois qu'il n'y aurait pas une grande difficulté à établir une administration régulière pour exploiter un élévateur par le Gouvernement. Une personne qui a assisté à cette conférence comme représentant de la bourse des grains de Winnipeg, et aussi comme celui des propriétaires de quelques élévateurs termini construits dans les ports des lacs, a déclaré qu'il n'y aurait aucune objection, autant qu'il pouvait s'en rendre compte, à ce que le Gouvernement prenne possession de ces élévateurs et les exploite; en réalité l'impression qui a été produite sur mon esprit par sa déposition a été que ces sociétés particulières verraient avec plaisir l'exploitation se faire par les soins du Gouvernement. En résumé j'ai une confiance absolue qu'il n'y aurait aucune objection soulevée par les compagnies de transport et qu'il n'y en aurait pas davantage de la part des compagnies qui exportent les grains, j'entends celles qui désirent faire un commerce légitime; quant aux objections de ceux qui n'ont pas l'intention de faire un commerce légitime je pense qu'elles ne méritent pas considération.

Ce que l'on demande de faire est comme

le corollaire de la position qui a été prise par le Gouvernement à propos de la question de la classification et de l'inspection; c'est la conséquence logique de l'inspection de tous les grains et de l'octroi de certificats par le Gouvernement qui fait que les grains demeureront sous l'autorité absolue sous la direction des fonctionnaires du Gouvernement tant qu'ils se trouvent dans les limites du Canada et jusqu'à ce qu'ils aient été mis à bord des navires océaniques. C'est la conséquence logique de notre système de classer et de certifier la qualité des grains.

Je suis persuadé, comme je l'ai dit, que toute l'affaire, pourrait se suffire à elle-même. Cela ne reviendrait pas plus cher que le système actuel, et en réalité il serait même moins cher car il serait exploité par le Gouvernement et les taux exigés actuellement suffiraient pour couvrir plus que le montant des dépenses. Aucune charge quelconque ne serait imposée au Gouvernement en mettant à exécution ce système d'une façon complète.

M. D. B. NEELY (Humboldt): Je suis certain, monsieur l'Orateur, que tous les membres de la Chambre ont compris la grande importance du sujet qui a été porté à notre attention par les honorables députés de Souris et (M. Schaffner) et de Qu'Appelle (M. Lake). Nous savons tous que la question des grains est d'une importance primordiale pour l'agriculteur canadien de l'Ouest. Quels que soient les autres produits du sol, nous devons tous reconnaître que le blé est par excellence le produit de l'Ouest du Canada. Nous savons tous le chiffre énorme auquel la production du grain est arrivée, et particulièrement celle du blé et des grains ordinaires qui a augmenté dans toute l'étendue des trois provinces des prairies. Dans la province de Saskatchewan, dont je suis un des représentants, la production avait élevée, l'an dernier, en chiffres ronds, à 100,000,000 de boisseaux de grain divers, parmi lesquels il y avait 50,000,000 de boisseaux de blé.

Pour le Manitoba le chiffre était un peu moins élevé. Dans l'Alberta la production des céréales n'a pas pris un aussi grand développement mais elle augmente rapidement. Il est dès lors facile de concevoir de quelle grande importance est pour le cultivateur de l'Ouest tout ce qui est de nature à influencer le prix de son principal produit. J'ai sous les yeux des statistiques fournies par le département du Commerce dans son bulletin hebdomadaire du 15 mars 1909, et qui font voir la progression rapide de la culture des céréales dans l'Ouest canadien. Dans le cours des six mois qui se sont écoulés depuis septembre 1908 à la fin de février 1909, il a été reçu dans les élévateurs de tête de ligne de Fort-William et Port-Arthur un total d'un peu plus de 60,000,000 de boisseaux. Pour la période correspondante de 1907-1908, la quantité reçue a été d'un peu moins de 40,000,000 de boisseaux. Ainsi, en une seule année, nous avons augmenté la quantité des grains expédiés dans le cours d'un semestre dans la proportion de 50 p. 100.

Sans doute, tout ce qui est de nature à influencer le prix du blé présente nécessairement un grand intérêt aux yeux du producteur de l'Ouest, et toute initiative prise en cette Chambre ou au dehors en vue de lui assurer un prix convenable pour ses grains mérite l'appui de toute la députation et surtout des députés représentant des circonscriptions à l'ouest du lac Supérieur. Il n'est pas douteux, non plus, que les cultivateurs de l'Ouest ne sont pas satisfaits des conditions dans lesquelles se fait actuellement le commerce des grains; non seulement à l'égard de l'exportation des grains par les élévateurs, de tête de ligne et de transfert à Fort-William et à l'Est, de cet endroit, mais aussi en ce qui regarde l'achat des grains directement des cultivateurs. La perte la plus lourde que subissent les producteurs de l'Ouest ne provient pas de la manière dont sont conduites les opérations, aux élévateurs de tête de ligne de Fort-William et de Port-Arthur et des élévateurs de transfert situés plus à l'est, mais elle provient du très grand écart qui se produit dans les prix de ce qu'on appelle le blé sur wagon et le blé sur rue. Depuis que nos cultivateurs ont été mis à même d'obtenir leurs propres wagons et d'expédier directement leur blé, il s'est produit un état de choses qui fait que le petit cultivatetur, forcé de vendre une charrette à la fois sur la rue, ne peut obtenir qu'un prix notablement moins élevé que le cultivateur chargeant son propre wagon et expédiant directement son grain aux élévateurs de tête de ligne. L'explication que donnent les compagnies d'élévateurs de cet écart dans les prix, c'est la grande difficulté qu'elles éprouvent à se procurer assez de wagons des compagnies de chemin de fer pour expédier leurs grains au moment opportun.

Lorsque nous achetons une charretée de grains, disent-elles, nous ne savons pas quand nous pourrons obtenir un wagon pour l'expédier, et cela en conséquence de la disposition défectueuse régissant la disposition des wagons dans la loi du Manitoba. Elles doivent donc, à ce qu'elles prétendent, vendre en prévision des cours futurs et non pas aux prix courants; et c'est ce qui les oblige à reconnaître un certain écart entre le prix du blé sur rue et le prix du blé sur voie. A mon avis, la perte la plus lourde subie par le cultivateur ne lui est pas infligée par le mode d'opération aux élévateurs de tête de ligne ou de transbordement auxquelles il est fait allusion dans le projet de résolution; elle leur est infligée par l'écart très notable

établi entre le prix du blé sur la rue et celui du blé sur la voie, dans le petit centre rural où le cultivateur apporte son grain, soit pour la vente ou l'expédition; et je ne comprends pas pourquoi le présent projet de résolution ne recommande pas, par la même occasion, au Gouvernement de se charger de l'exploitation des élévateurs locaux. Quant à entreprendre la besogne, pourquoi ne pas l'exécuter jusqu'au bout? Ainsi donc, tout sympathique que je sois à tout mouvement de nature à favoriser le relèvement du prix du blé pour le cultivateur et à lui assurer la rémunération convenable de son labeur, je ne vois pas que la proposition soumise par l'honorable député de Souris (M. Schaffner) mette fin à tous les maux, ni même aux plus graves de ceux dont souffre le cultivateur.

Je sais bien que les sociétés de producteurs de céréales du Manitoba et du Saskatchewan et la société des cultivateurs de l'Alberta ont fait des représentations au gouvernement fédéral. Elles ont demandé entre autres choses que notre Gouvernement se charge de la gestion des élévateurs de tête de ligne de Fort-William et de Port-Arthur et des élévateurs de transfert situés plus à l'est. Quant au principe même, je n'ai pas d'objection sérieuse à faire à son adoption, sauf ceci: Le Canada est un jeune pays, et ces grandes compagnies d'élévateurs ont des droits acquis chez eux. Elles se sont installées à Fort-William et Port-Arthur, elles ont établi des élévateurs de transfert plus loin vers l'est, et j'aimerais à signaler à l'attention de l'honorable membre qui a proposé ce projet de résolution et à l'honorable membre qui l'a appuyé une suite de difficultés. d'application. Supposons que le Gouvernement accepte cette proposition, que va-t-il faire? Va-t-il prendre à bail ces élévateurs? Les propriétaires peut-être ne voudront pas y consentir. Va-t-il les exproprier? Ce serait là une mesure très radicale. Supposons qu'il construise des élévateurs de tête de ligne ou de transfert en concurrence avec ceux déjà établis, de quel œil une telle initiative de la part de l'Etat sera-t-elle vue par les capitalistes du pays tout entier sur qui un jeune pays comme le Canada doit nécessairement compter pour le développement de ses ressources?

Je ne combats pas cette résolution pour le moment, je me borne à signaler cette difficulté qui se présente dans la pratique à laquelle apparemment ces honorables députés n'ont pas songé que, du moins, ils n'ont pas discutée.

D'après le représentant de Qu'Appelle (M. Lake) le premier ministre aurait promis aux électeurs que, lors de la construction du chemin de fer de la baie d'Hudson, les installations terminales seront la propriété du gouvernement canadien et exploitées par lui. Ce projet est beaucoup plus facile d'exécution. Il n'existe pas d'élévateurs de tête de ligne là bas pour le moment; il n'y aura donc pas de droits acquis, de capitalistes à désintéresser. Il n'y aurait rien que de raisonnable de la part du Gouvernement à se charger d'une telle entreprise; et nous de l'Ouest canadien sommes heureux que le leader du Gouvernement ait promis aux habitants de l'Ouest d'entreprendre dans un avenir rapproché ce service pour le compte de l'Etat. Au dire de ces honorables députés aucun système de réglementation ou de surveillance de ces élévateurs de tête de ligne et de transbordement ne saurait faire disparaître les abus dans la manipulation des grains dont se plaignent les cultivateurs de l'Ouest. Cela me paraît étrange.

On nous a dit quelque chose des pratiques suivies dans les élévateurs de tête de ligne de Duluth; on nous a dit comment s'y fait la manipulation des grains qu'y envoient les producteurs des états de l'Ouest. Bien qu'il y soit envoyé de grandes quantités de blé de qualité inférieure, à la sortie tous ces grains de qualité inférieure ont disparu, paraît-il, et il ne reste plus que des grains de qualité supérieure à expédier. Sûrement on ne fera pas croire à la Chambre que ces élévateurs sont soumis à un système de surveillance officielle semblable à celui en vogue aux élévateurs de tête de ligne de Fort-William et de Port-Arthur. Je reconnais volontiers que les cultivateurs de l'Ouest ont de sérieuses objections à faire valoir contre ces élévateurs de tête de ligne. Une des objections les plus fortes que l'on fasse, c'est que les compagnies exploitant ces élévateurs de tête de ligne sont pour la plupart intéressées également dans le commerce des grains à l'intérieur; en d'autres termes, les membres de ces compagnies sont propriétaires d'élévateurs sur divers points du parcours des grandes lignes de chemin de fer dans les trois provinces. Les cultivateurs prétendent que ces marchands de grain, ayant la haute-main sur les élévateurs de tête de ligne, sont en mesure de manipuler les grains qui y sont envoyés et de se livrer à des pratiques semblables à celles décrites comme étant en vogue aux élévateurs de tête ligne de Duluth. Il faut reconnaître que les témoignages rendus devant la commission des grains nommée par notre gouvernement en 1908, ont donné une couleur de vérité à ces soupçons existant dans l'esprit des cultivateurs de l'Ouest canadien.

Comme résultat du rapport de cette commission et des conclusions de l'enquête faite la session dernière, le département du Commerce a augmenté, je crois, de vingt-cinq le nombre des fonctionnaires employés aux élévateurs de tête de ligne de

Fort-William. Néanmoins, l'honorable représentant de Souris (M. Schaffner), nous dit que manipulation des grains dans ces élévateurs ne se fait pas d'une manière satisfaisante; que des blés prélevés sur des quantités inspectées par l'inspecteur des grains de Winnipeg et classées "n° 1 Northern", ont été reconnus aux points d'arrivée comme n'étant que du "Northern" n° 2 ou n° 3. Je ne comprends pas bien comment pareille chose peut arriver, si les inspecteurs de Fort-William et de Port-Arthur font leur devoir. Si ces allégations sont fondées, il faudrait, à mon avis, faire une enquête à fond; et dans le cas où il serait constaté que ces employés du Gouvernement ne font pas leur devoir, il faudrait les changer. Je reconnais bien qu'une erreur de cette nature puisse se produire exceptionnellement; mais si la chose se produit fréquemment, il est temps que nous nous renseignions sur la manière de faire de nos employés. Sans vouloir m'opposer à l'adoption de ce projet de résolution, j'émets l'avis qu'il serait à propos de mettre à l'essai pour un temps suffisant le système actuellement en vigueur à Fort-William et Port-Arthur. Il n'y a pas plus d'un an qu'on l'a inauguré, et ce n'est pas suffisant pour permettre de juger de sa valeur. Il ne faudrait pas adopter avec trop de précipitation un projet de résolution de cette nature, car il pourrait en résulter de sérieux embarras dans la pratique. Et surtout il ne faudrait pas trop nous presser de préconiser l'adoption de ce système avant de nous être rendu bien compte des résultats que peut donner le système actuel de surveillance officielle. Je prétends que ce système n'a pas été sérieusement mis à l'essai; un an n'est pas une période suffisante; et il ne suffit pas non plus d'un cas isolé comme celui signalé par l'honorable représentant de Souris, de grains expédiés d'un élévateur au mois de janvier et trouvés d'une qualité inférieure à leur classification, pour engager le Gouvernement à prendre une décision de cette importance.

Maintenant, en 1906, notre gouvernement a nommé une commission royale chargée de s'enquérir du commerce des grains, que les discours dont nous avons été gratifiés ce soir en faveur du projet de résolution ne nous donnent pas à penser que les cultivateurs de l'Ouest sont tous d'avis que l'Etat devrait détenir la propriété, et faire l'exploitation des élévateurs de tête de ligne de Fort-William et Port-Arthur, ainsi que des endroits situés plus à l'est. A mon avis, la diversité d'opinion à cet égard est grande. On me permettra de donner lecture de la dernière page du rapport de la commission royale sur le commerce des grains au Canada, en vue de confirmer ce que je viens de dire. Voici les conclusions auxquelles on est arrivé à la suite d'une enquête à fond sur le sujet, conduite par la commission royale. Après avoir constaté que les élévateurs de tête de ligne de Port-Arthur et Fort-William sont pour la plupart entre les mains de compagnies particulières, ce rapport ajoute:

8. Nous sommes d'opinion que l'exploitation des élévateurs de tête de ligne par des compagnies particulières, sous le régime de la réglementation actuelle, serait nuisible aux intérêts du commerce, et de nature à mettre le public en défiance. Notre raison de le croire c'est que les compagnies d'élévateurs pourraient à volonté mélanger les qualités et se dispenser de nettoyer les grains dans la mesure exigée par l'inspecteur du Gouvernement.

9. Nous ne croyons pas que la possession et l'exploitation d'un élévateur par une compagnie de chemin de fer, sous le régime des règlements actuels, offre nécessairement une protection pour le public. Nous voudrions cependant que les compagnies de chemins de fer puissent exploiter elles-mêmes les élévateurs dont elles sont ou dont elles peuvent devenir propriétaires.

10. Pour éviter les inconvénients qui peuvent résulter de l'exploitation des élévateurs de tête de ligne sous le régime actuel, nous ne croyons pas devoir conseiller au Gouvernement de se porter acquéreur de ces élévateurs ou d'interdire aux personnes s'occupant du commerce des grains d'y avoir des intérêts. Il est possible croyons-nous, d'obtenir un bon service dans ces élévateurs sans en changer les propriétaires, mais en les soumettant à un système plus complet de surveillance et de contrôle.

Ce rapport est signé par MM. John Miller, W. L. MacNair et George E. Goldie, les trois commissaires nommés pour étudier le commerce des grains. Ils étudièrent la question à fond et ils déclarent que les cultivateurs de l'Ouest ne sont pas unanime à approuver l'innovation radicale—ou ce qui paraît tel à beaucoup d'entre nous—de la nationalisation des élévateurs de tête de ligne et de transbordement, depuis Fort-William jusqu'à l'Atlantique.

La commission conseille aussi, comme on l'a vu, une surveillance plus sévère de la part du Gouvernement, sur ces élévateurs pour se rendre aux désirs des expéditeurs. Comme résultat de cette enquête et du rapport des commissaires, et aussi de l'enquête de l'an dernier, plusieurs améliorations furent apportés à la loi sur les grains, et des amendements furent introduits dans la loi sur l'inspection des grains, pour faire disparaître, du moins en partie, les objections des cultivateurs aux coutumes en vigueur jusqu'alors.

Mais je n'hésite pas à dire que le trafic du grain est encore soumis à de nombreux inconvénients entre Fort-William et l'Atlantique. Un de ces inconcénients cause surtout beaucoup de tort aux navires engagés dans ce trafic. Les navires qui transportent du grain de Chicago, de Duluth ou d'un port américain trouvent dans ces

ports des bureaux de compensation établis par les intéressés, et grâce à ces bureaux un navire peut se procurer une cargaison complète dans un seul élévateur ou dans deux ou trois au plus. Grâce à l'existence de ces bureaux de compensation dans les ports américains, un navire peut compléter sa cargaison en quelques heures ou un demi-journée au plus. Mais à Port-Arthur ou à Fort-William, où il y a une douzaine d'élévateurs de tête de ligne, un navire est obligé de s'adresser à six, sept et même huit élévateurs pour obtenir une cargaison complète. Ce travail exige, non quelques heures, mais deux ou trois jours et il en résulte une augmentation des prix de transport, car les propriétaires de navires qui prennent un temps si considérable à charger, ne peuvent pas se contenter des mêmes tarifs à Fort-William que dans les ports américains.

Le Gouvernement devrait obliger les expéditeurs et tous les intéressés à Fort-William et à Port-Arthur à établir un bureau de compensation, grâce auquel un navire pourrait obtenir une cargaison à un ou deux élévateurs, et les autres élévateurs pourraient utiliser les premiers comme des élévateurs communs où serait déposé tout le grain que l'on se proposerait d'expédier. Ces arrangements seraient facile à établir et je suis convaincu qu'ils feraient disparaître une des causes de pertes pour les producteurs de l'Ouest canadien.

L'auteur de la présente résolution et celui qui l'a appuyée ont rapporté qu'après que ces navires ont pris des chargements à Port-Arthur ou à Fort-William, où le grain mis à bord des navires est pesé par des fonctionnaires du Gouvernement, on constate souvent, en arrivant dans un port de la baie Georgienne, un déficit assez considérable, et naturellement, le propriétaire du navire ne veut pas en être tenu responsable. Voilà encore une cause de perte pour le producteur.

Il y a encore une autre chose, à mon sens, que le Gouvernement pourrait faire, dans l'intérêt du trafic du grain. Si nous voulons avoir un excellent système, puisque nous avons des peseurs officiels qui pèsent le grain mis à bord des navires à Fort-William et Port-Arthur, pourquoi n'en aurions nous pas également aux élévateurs de transbordement dans l'Est? On ferait disparaître, par ce moyen une source de perte pour le producteur.

Je considère que le trafic du grain de l'Ouest est une question d'une importance primordiale pour le Canada, quand on songe aux quantités de grain que les trois provinces de l'Ouest produisent et produiront d'ici à quelques années, je dis que tout ce que nous pourrons faire pour épargner au cultivateur un cent, une demi cent, ou même un quart de cent par boisseaux, rapportera des sommes considérables à la population de l'Ouest.

Comme nous le savons tous, le travail du cultivateur est pénible. Il gagne littéralement son pain à la sueur de son front et je répète que tout ce que le Gouvernement et la Chambre peuvent faire pour améliorer son sort, pour lui permettre de retirer un profit raisonnable de son rude labeur pour produire du blé, de l'orge ou de l'avoine, doit être fait.

Je n'ai pas le moindre doute que les ministres présents m'écoutent avec intérêt. Les cultivateurs de l'Ouest sont reconnaissants de ce que le Gouvernement a déjà fait pour eux. Nous savons tous que lorsqu'une députation de cultivateurs de l'Ouest est venue l'an dernier rencontrer l'honorable ministre du Commerce, les représentants d'intérêts opposés assistaient à cette entrevue et que de fortes influences furent mise en jeu pour faire consentir le Gouvernement à abroger certaines dispositions de la loi des grains du Manitoba, qui sont favorables aux cultivateurs.

Il est à l'honneur du Gouvernement, qu'il ait résisté à ses puissantes influences pour écouter la demande des cultivateurs de l'Ouest. C'eut été un grand malheur pour ces derniers si l'article concernant la distribution des wagons eut été modifié.

J'espère que le Gouvernement, même s'il ne se croit pas en état d'adopter la résolution de l'honorable député de Souris, saura, comme par le passé, manifester ses sympathies pour les cultivateurs de l'Ouest, en faisant tout en son pouvoir pour améliorer les conditions du trafic du grain.

En terminant, je tiens à déclarer que je suis en faveur d'une surveillance active du grain, par des fonctionnaires du Gouvernement, depuis le moment où il part de Winnipeg ou de Port-Arthur, jusqu'aux ports de l'Atlantique. Aux élévateurs de transbordement dans l'Est on devrait établir la même surveillance, le même contrôle qu'à Fort-William et Port-Arthur; on aurait ainsi un système complet de surveillance depuis le moment où le blé est mis dans les wagons, au lieu de production, jusqu'aux ports d'exportation de l'Atlantique; cela rendrait toute substitution impossible et donnerait entière satisfaction aux cultivateurs.

M. G. H. BRADBURY (Selkirk): Monsieur l'Orateur, je n'avais pas l'intention de prendre part à ce débat et vu l'heure avancée, je ne retiendrai pas la Chambre bien longtemps. Quand j'ai vu l'honorable député d'Humboldt (M. Neely) se lever pour prendre la parole, j'ai crus que nous aurions la satisfaction de voir toute la députation de l'Ouest unie sur cette importante question. Il n'y a pas le moindre doute qu'elle est d'une extrême importance pour l'Ouest, et tout ce que mon honorable ami vient de dire en faveur d'un meilleur

système de surveillance et de contrôle aux élévateurs de tête de ligne, constitue autant d'arguments à l'appui de la résolution demandant la nationalisation de ces élévateurs.

Tout ce que je pourrais dire ne serait qu'une répétition de ce qui a été si bien dit par l'honorable député qui a présenté la résolution et celui qui l'a appuyée. Il est évident qu'il faut faire quelque chose pour protéger le cultivateur et pour que le blé qu'il expédie de sa province de l'Ouest arrive sur les marché étrangers, dans l'état où il était au départ.

Les renseignements qui nous ont été fournis ce soir, et les nombreuses preuves que tous les représentants de l'Ouest ont souvent eu sous les yeux ne permettent pas de douter que le blé en route pour l'étranger subit des manipulations aux élévateurs et que le blé qui part des provinces de l'Ouest ne parvient pas au consommateur, sur le marché anglais tel qu'il est parti.

La question est importante, non seulement pour le cultivateur de l'Ouest, mais pour tout le Canada. Nous avons la réputation de produire le plus beau blé du monde et je suis certain que nous méritons cette réputation. Le Manitoba et les deux autres provinces de l'Ouest produisent aujourd'hui une qualité de blé sans égale dans le monde et il est du devoir du Gouvernement qu'entre le moment où ce blé quitte le producteur jusqu'au moment où il parvient au consommateur, rien n'ait pu en altérer la qualité et la pûreté.

J'avais espéré que tous les représentants de l'Ouest seraient unanimes sur cette question. J'ai été un peu surpris d'entendre les remarques de l'honorable député d'Humboldt et de constater ses dispositions à empêcher l'adoption de cette résolution. Bien qu'il n'ait pas osé la combattre ouvertement et il a prétendu que ce que le Gouvernement a déjà fait et se propose de faire suffisait pour le moment et qu'il convient de faire l'essai loyal du système en vigueur.

Je ne sais pas ce que le Gouvernement fait actuellement pour protéger le cultivateur de l'Ouest, mais je dis que tout ce qui est de nature à améliorer le sort du cultivateur et à lui donner la certitude que son blé parviendra sur les marchés étrangers dans des conditions meilleures que celles dans lesquelles il y parvient aujourd'hui, doit avoir l'appui de tout les représentants du Nord-Ouest canadien.

C'est avec plaisir que j'appuie la résolution qui a été si habilement présentée par l'honorable député de Souris et appuyée par l'honorable député de Qu'Appelle. Les nombreux renseignements qui nous ont été fournis doivent suffire à convaincre la Chambre, s'ils n'ont pas convaincu l'honorable député d'Humboldt, de la nécessité de faire quelque chose dans cette direction. J'espère que le temps n'est pas éloigné où le Gouvernement se décidera à agir.

Il est regrettable que les gouvernements provinciaux n'aient pas imaginé un moyen de se charger eux-mêmes du service des élévateurs régionaux. Il n'y a aucun doute que la manière dont les cultivateurs ont été traités par les propriétaires d'élévateurs a donné lieu à des griefs sérieux. Mais les législatures ont décidé dans leur sagesse qu'elles n'ont pas le pouvoir d'agir ainsi et ont même déclaré que la question est du ressort du parlement fédéral. J'avais espéré que le Gouvernement ferait de cette proposition une mesure ministérielle, et je suis convaincu que tous les représentants de l'Ouest auraient accueilli cette décision avec plaisir. J'espère que les orateurs ministériels qui prendront la parole après moi —car nombre d'entre eux sont en mesure de traiter cette question mieux que moi— appuieront le projet de résolutionu déposé par l'honorable député de Souris avec le concours de l'honorable député de Qu'Appelle.

M. W. H. MARTIN (Régina): Monsieur l'Orateur, comme tous ceux qui ont pris part à ce débat, je suis persuadé de l'importance extrême de cette question non seulement pour les cultivateurs de l'Ouest, mais aussi pour les hommes d'affaires, les hommes de profession libérale et la population en général de cette partie du pays. S'il est possible, au moyen d'une loi votée par ce parlement, de modifier le système actuel de manutention des grains de façon à permettre aux cultivateurs de réaliser de plus gros bénéfices, l'avantage en rejaillira sur le pays tout entier.

Quand on songe que la production du grain dans l'Ouest n'est encore qu'à ses débuts et qu'il est presque impossible de se faire une idée des quantités énormes de grain que produiront les prairies; quand on songe qu'une partie de l'Ouest dépend entièrement de la culture du blé et des autres céréales, il faut bien admettre que cette question intéresse non seulement l'Ouest, mais aussi la population de l'Est.

Quant à la question de la nationalisation que comporte le projet de résolution de mon honorable ami (M. Schaffner), je dois dire qu'en principe je suis contraire à la nationalisation. Mais s'il est démontré qu'avec le mode de surveillance officielle qui prévaut aujourd'hui il s'accuse de la malhonnêteté dans le pesage et la classification du grain à Fort-William et à Port-Arthur, et s'il est constaté que ces abus persistent après un essai raisonnable du régime actuel, je serai certainement en faveur de la nationalisation de ce service dans l'intérêt des producteurs de blé de l'Ouest.

Je félicite l'honorable député de Souris de l'habileté dont il a fait montre en exposant la question à la Chambre mais il ne me paraît pas avoir donné de raison concluante pour faire préférer la nationalisation au mode de surveillance institué par

le Gouvernement. Je ne crois pas qu'il ait démontré que les abus se produisent aux élévateurs de tête de ligne, à Port-Arthur et Fort-William, car lorsqu'il en est arrivé à parler des défectuosités du régime actuel, il a dû se reporter aux petits élévateurs des campagnes et avouer que c'est là que réside la source du mal.

Il nous a parlé du mauvais classement du grain ; mais où se fait ce classement ? Autant que je sache, c'est à Winnipeg et je classement défectueux à Winnipeg en adoptant le régime de l'exploitation publique des gares terminus à Fort-William et Port-Arthur. L'honorable député nous a aussi parlé de la malhonnêteté du pesage; je considère que l'amendement introduit dans la loi concernant les grains du Manitoba et dans la loi relative à l'inspection et la vente des grains nous mettent en garde contre cet abus et nombre d'autres.

Je crois que la surveillance officielle rigoureusement exercée doit donner d'aussi bons résultats que la nationalisation du service, sinon de meilleurs. Sous le régime actuel, il y a deux catégories de fonctionnaires: les fonctionnaires de l'Etat et les employés des compagnies d'élévateurs, qui se surveillent réciproquement. Si l'Etat possédait et exploitait ces élévateurs, il n'y aurait plus qu'une seule catégorie d'employés pour peser le grain à l'entrée et à la sortie. C'est pourquoi je dis que le mode actuel rigoureusement appliqué devrait aboutir à de meilleurs résultats que la nationalisation du service.

Je comptais que les honorables députés de Souris et de Qu'Appelle nous donneraient quelques exemples de l'exploitation heureuse de ce service par un gouvernement quelconque; ils ont trompé mon attente. Il est certain qu'en certains cas l'exploitation par l'Etat a très bien réussi, mais elle a plus souvent abouti à des résultats déplorables, et si nous prenons comme exemple les essais de nationalisation tentés en ce pays, nous sommes bien forcés d'admettre que les résultats obtenus n'ont rien d'encourageant.

Un fort argument contre la nationalisation, c'est qu'elle gêne plus ou moins l'initiative individuelle; et dès qu'un gouvernement s'engage dans cette voie, il dépasse les limites de ce qui constitue sa raison d'être. La première attribution d'un gouvernement est de légiférer et d'administrer; il n'entre pas dans ses attributions de s'engager en des entreprises privées.

Je considère qu'on n'a pas encore fait d'essai suffisant du mode de surveillance officielle institué par le Gouvernement, puisque la loi n'est entrée en vigueur que le 1er septembre 1908, et qu'il n'y a eu qu'une seule récolte à transporter depuis qu'elle est établie. Je préférerais faire un essai raisonnable de ce régime, et si on le trouve défectueux, la loi pourra être modifiée de manière à le perfectionner. On ne devra recourir à la nationalisation des élévateurs de tête de ligne qu'en dernier ressort et après qu'il aura été démontré que la surveillance de l'Etat ne donne aucune protection aux producteurs de l'Ouest.

La première partie du projet de résolution de mon honorable ami serait irréprochable si on admettait le principe de la nationalisation, mais il m'est absolument impossible d'en agréer la dernière, qui est ainsi conçue:

La Chambre est d'avis que la manière dont sont exploités les élévateurs de têtes de lignes et de transbordement est préjudiciable aux intérêts des producteurs de céréales de l'Ouest.

En 1906, on a institué une commission composée de trois citoyens marquants de l'Ouest qui ont étudié la question depuis l'instant où le grain est fauché et battu jusqu'à son arrivée sur le marché de Liverpool. Cette commission a fait rapport au Gouvernement. Après que ce rapport eut été transmis, tous ceux qui ont des intérêts dans le commerce du grain dans l'Ouest se firent représenter dans une conférence avec le ministre du Commerce, et la conséquence de cette conférence fut que certaines modifications furent apportées l'an dernier à la loi sur les grains du Manitoba et à la loi relative à l'inspection et à la vente des grains; toutes ces modifications sont favorables aux producteurs de grains. Par conséquent, je ne puis agréer la première partie du projet de résolution qui comporte une critique de la loi de la dernière session qui est, comme je viens de dire, entièrement favorable aux producteurs.

Je viens de faire allusion au rapport de la commission des grains. J'ai dit que cette commission a étudié la marche du grain depuis le champ de production jusqu'au marché de Liverpool. Le rapport renferme divers avis, celui notamment que l'honorable député d'Humboldt (M. Neely) a mentionné, savoir que la nationalisation les élévateurs de tête de ligne de Port-Arthur et de Fort-William serait préjudiciable au commerce du grain. A la page 20 de leur rapport, les commissaires disent:

On nous a demandé à la campagne de recommander que le Gouvernement se porte acquéreur et administrateur des élévateurs de Fort-William et de Port-Arthur à cause du grand nombre de compagnies particulières intéressées dans le commerce des grains qui les exploitent. Nous avons aussi une communication du ministère en date du 23 janvier 1907 contenant une pétition adressée par des députés au premier ministre, demandant qu'il nous soit enjoint de nous " enquérir et de faire rapport sur cette question: est-il dans l'intérêt public que les élévateurs de tête de ligne..... continuent à être exploités par des compagnies de transport, ou que l'on permette qu'ils passent entre les mains de personnes, firmes ou corporations s'occupant du

commerce des grains, lesquelles en deviennent les administrateurs."

En réponse à cette communication, nous écrivions le 1er février à l'honorable sir Richard Cartwright, ministre du Commerce, une lettre dont une copie est annexée à notre rapport. Les conclusions auxquelles nous étions arrivés alors nous semblent justes encore aujourd'hui et nous croyons que si nos recommandations sont acceptées elles donneront au public une confiance et une protection aussi grandes que si les élévateurs de tête de ligne étaient la propriété du Gouvernement.

L'honorable député d'Humboldt a parlé de cette commission adressée à sir Richard Cartwright. Les commissaires la mentionnent à la page 20 de leur rapport et disent qu'ils ne voyaient aucune raison à l'époque de leur rapport et disent qu'ils ne voyaient aucune raison à l'époque de leur rapport de modifier leurs vues sur la question de la nationalisation des élévateurs de tête de ligne à Fort-William et à Port-Arthur.

Tel est l'avis des trois commissaires que le Gouvernement a chargés d'étudier cette question; ils rapportent qu'ils ne sont pas en faveur de la nationalisation de ces élévateurs et ne croient pas qu'il serait dans l'intérêt de cette industrie de faire exploiter des élévateurs par l'Etat.

D'après ce que je comprends, la principale objection formulée contre le mode d'exploitation actuel des élévateurs de tête de ligne à Fort-William et à Port-Arthur, c'est qu'à l'exception de celui du Pacifique-Canadien, tous les élévateurs appartiennent à des compagnies privées ayant des intérêts dans le commerce du grain, ou sont affermés par elles. Cet élément de gain personnel et même illégitime en certains cas, qui se manifeste dans l'exploitation des élévateurs, peut être éliminé par certaines modifications de la loi actuelle; et si l'on parvenait à éliminer cet élément, j'en suis convaincu, ce serait un grand pas de fait pour assurer à Fort-William et à Port-Arthur des élévateurs de tête de ligne comme ceux que l'on désire avoir.

Dans leur rapport, les commissaires parlant de ces élévateurs privés, et j'ai par devers moi des documents qui tendraient à prouver que le grain sortant de l'élévateur du Pacifique-Canadien pour passer par les élévateurs de transbordement est en meilleur état que celui qui sort des élévateurs appartenant à des compagnies privées. Le secrétaire de l'association des minotiers du Canada adressait au ministère du Commerce la lettre suivante en date du 9 janvier 1909:

Il existe une différence marquée dans la qualité du grain sortant des élévateurs exploités par des particuliers et celui qui sort de l'élévateur du Pacifique-Canadien. Les négociants et les minotiers me disent que le blé sortant de l'élévateur du Pacifique-Canadien vaut en moyenne entre un demi-cent et un cent par boisseau, et parfois même davantage, que le blé provenant des élévateurs exploités par des compagnies intéressées dans l'achat et la vente du grain. Tous les élévateurs de tête de ligne, à l'exception de celui du Pacifique-Canadien, sont exploités par des personnes qui font le commerce du grain; ils appartiennent en grande partie à des maisons américaines et sont dirigés par des spécialistes venus des Etats-Unis.

Cela confirme ce que j'ai dit de la question des gains particuliers dans l'administration des élévateurs de Fort-William et de Port-Arthur, la preuve tendant à établir que l'élévateur du chemin de fer Canadien du Pacifique rendait le grain en meilleur état que les élévateurs possédés et exploités par des compagnies privées.

Revenant au rapport de la commission d'enquête sur les grains, dans leur lettre adressée sir Richard Cartwright en 1907, les commissaires corroborèrent, à peu près les dires de l'association des minotiers du Dominion, car ils déclarent que les élévateurs de têtes de lignes seraient exploités d'une meilleure manière et plus profitablement pour les producteurs de grain de l'Ouest, s'ils étaient administrés par les compagnies de transport. Indépendamment de la nationalisation, il y a un moyen d'éliminer cet élément de gain personnel qui subsistera tant que la nature humaine demeurera la même, car les commerçants de grain ne font pas des affaires pour rien; leur but est d'en tirer autant de profits qu'ils le pourront. Pourquoi n'adopterions-nous pas des lois interdisant aux entreposeurs des deux extrémités de la ligne de faire le commerce de grain et décrétant qu'ils ne seront que des entreposeurs, ou bien décrétant que les compagnies de chemins de fer devront, non seulement construire des élévateurs, mais les posséder et les mettre en service. Eliminez cet élément de gain personnel de l'administration de ces élévateurs; privez les commerçants de grain du profit que leur procure le mélange du grain dans les réservoirs et vous aurez beaucoup contribué à supprimer les difficultés qui accompagnent l'entreposage des céréales.

J'ai parlé des prescriptions légitimes de l'an dernier. Si elles sont convenablement appliquées sous la surveillance du Gouvernement, elles devront supprimer les inconvénients qui découlent du mélange des grains de différentes qualités qui a lieu, dit-on, dans ces élévateurs de têtes de ligne. Ainsi l'article 10 de la loi modifiant la loi des grains du Manitoba adoptée l'an dernier (chapitre 45 des statuts de 1905) décrète:

2. Tout entrepreneur public de tête de ligne dans le district d'inspection du Manitoba reçcit à l'emmengasinage tout grain sec et en bonne condition qui lui est offert de la manière ordinaire que ces élévateurs ont l'habitude de recevoir du grain dans le mode ordinaire et usuel des affaires.

3. Le grain ainsi reçu doit toujours être inspecté et classé par un inspecteur officiel et

être emmagasiné avec du grain de même qualité.

4. Nul grain ne quittera une tête de ligne publique sans avoir été pesé officiellement, à moins que le propriétaire ou son agent n'en ordonne autrement.

La loi mentionne ensuite qu'un registre doit être tenu de ce grain, puis elle traite de la conservation de l'identité du grain dans les termes suivants:

L'identité de chaque colis ou lot de grain de l'Ouest expédié à un élévateur de transfert oriental doit être conservée, mais des colis ou lots différents contenant la même qualité de grain peuvent être déposés dans le même compartiment lorsqu'il n'y a pas d'espace suffisant dans l'élévateur pour les placer séparément.

8. Les grains de différentes qualités, en entrepôt dans un élévateur public de tête de ligne dans le district d'inspection du Manitoba, ou dans un élévateur de transfert oriental, ne doivent jamais être mélangés.

Il y a aussi des dispositions interdisant le mélange des grains. De plus, l'article 9 de la loi concernant les inspections et la vente décrète que l'inspecteur doit avoir le contrôle de l'emmagasinage et de l'expédition du grain et garder les registres convenables quant à tout grain reçu en magasin dans tout élévateur de tête de ligne. La loi interdit le transfert du grain d'un compartiment à un autre. Puis, elle énumère les pouvoirs de l'inspecteur quant au nettoyage du grain dans ces élévateurs. Ainsi, les dispositions de la loi adoptée l'an dernier, si elles étaient appliquées par des inspecteurs officiels compétents assureraient aussi bien la bonne conservation du grain dans ces élévateurs et donneraient autant de satisfaction que tout système d'élévateurs possédés par l'Etat.

Qu'on me permette de faire observer que tous les habitants de l'Ouest canadien n'approuvent pas la nationalisation des élévateurs de tête de ligne. Je ne crois pas que cette question cause beaucoup d'agitation parmi les cultivateurs là-bas, bien que ceux-ci se remuent pour obtenir la nationalisation des élévateurs de l'intérieur. Je n'ai pas encore constaté qu'on ait fait des démarches sérieuses afin d'engager le Gouvernement à devenir propriétaire des élévateurs de tête de ligne ou de transfert.

J'ai ici l'opinion de deux ou trois habitants de l'Ouest sur cette question et je voudrais la faire connaître. Par exemple, l'opinion de M. John Miller, qui était président de la commission d'enquête sur les grains, opinion qu'il a exprimé à la convention des producteurs de grain qui a eu lieu à Weyburn, le 20 de février dernier:

La pesée tant à l'entrée qu'à la sortie des élévateurs de tête de ligne a été jugée satisfaisante, mais le grain à la sortie semblait contenir trop de corps étrangers, vu que quelques-uns des cribles ne sont pas des meilleurs. On a fait observer que les élévateurs étaient exposés à devenir la propriété de compagnies privées qui faisaient elles-mêmes le commerce de grain, et la commission a conseillé de placer ces élévateurs ainsi que les élévateurs de transfert situés plus à l'est sous la rigoureuse surveillance du Gouvernement. Cela a eu lieu et il est d'avis que les grains jouissent maintenant d'autant de protection que pourrait leur en assurer la nationalisation.

J'ai aussi l'opinion de l'honorable D. W. R. Motherwell, ministre de l'Agriculture de la Saskatchewan, concernant la situation actuelle:

Le contrôle de ces élévateurs par le Gouvernement établi par une modification que le parlement fédéral a fait subir à la loi concernant les grains à la dernière session a procuré au producteur toute la protection et toutes les garanties qu'il pouvait attendre de la nationalisation.

Il y a encore un point ou deux que je désire traiter brièvement avant de reprendre mon siège. Au congrès des producteurs de blé tenu à Weyburn, on a invoqué en faveur de la nationalisation, certains arguments qui sont, pour ainsi dire les mêmes que ceux dont le représentant de Souris (M. Schaffer) s'est servi aujourd'hui. Le premier consiste à dire que la surveillance et le contrôle du Gouvernement laissent à désirer parce qu'il est impossible que la surveillance et le contrôle soient efficaces. Je répondrai qu'on aurait une surveillance et un contrôle convenables, si la loi était bien appliquée, ainsi qu'elle le sera, je crois, si on accorde au Gouvernement un délai résonnable.

On objecte ensuite que les entreposeurs ne devraient pas avoir d'intérêt à manipuler les céréales qu'il emmagasine. J'admets cela, mais je n'admets pas que, pour supprimer cet intérêt, il faille aller jusqu'à nationaliser les élévateurs. Nous pouvons arriver au même résultat au moyen de prescriptions législatives.

On prétend aussi que l'on mélangerait les grains dans les élévateurs de tête de ligne avant la modification de la loi sur les grains du Manitoba, quant à la surveillance de la mise en compartiment, et on affirme qu'on les mélange encore. Eh bien, on n'a pas donné ce soir de preuve établissant que ce mélange se pratique aujourd'hui. Je puis le croire, mais avant d'appuyer un projet aussi radical que la nationalisation, j'exigerais d'autres preuves de la continuation de ces abus.

Telles sont les principales objections soulevées entre le mode actuel de règlementation par l'Etat. Plusieurs membres du congrès étaient en faveur de la nationalitation par l'Etat. Plusieurs membres du aucun ne s'est attardé à traiter la question de la nationalisation des élévateurs de tête de ligne.

Quoiqu'il en soit voici les sujets auxquels je désire toucher en passant. On dit,

avec raison je crois, qu'il y a un gros déficit dans les expéditions de grain entre Fort-William ou Port-Arthur et les ports situés plus à l'est, tels que Owen-Sound, Buffalo et autres. Le déficit moyen en 1908, après que le grain eut été pesé par les inspecteurs de l'Etat, aurait été de 44 livres par 1,000 boisseaux à partir de Fort-William ou Port-Arthur, comparativement à 15 livres par 1,000 boisseaux à partir de Chicago et à 10 livres à partir de Duluth. On ajoute que le déficit total constaté dans les expéditions des élévateurs de Fort-William et de Port-Arthur s'élève cette année à 50,000 boisseaux. A présent, les expéditeurs de ce grain tiennent les propriétaires de bateaux responsables, mais ces derniers prétendent qu'ils ne devraient pas l'être à cause de la manière dont le grain est pesé, bien qu'ils le soient aux yeux de la loi. Cela est certainement une injustice envers les propriétaires de bateaux.

J'ai assisté à un entretien qui eut lieu devant le ministre du Commerce entre les armateurs, les expéditeurs et les marchands de grain de Winnipeg. Tous furent d'avis que ce déficit devrait provenir des élévateurs de Fort-William et de Port-Arthur. Si les compagnies qui exploitent ces élévateurs obtiennent ces 50,000 boisseaux, elles obtiennent une chose à laquelle elles n'ont aucun droit. D'après la loi concernant les grains du Manitoba et les modifications qu'elle a subies l'an dernier, elles peuvent exiger tant pour la mise en compartiment et tant pour l'entreposage, mais si elles obtiennent ces 50,000 boisseaux, elles n'y ont aucun droit. On devrait modifier la lui sur les grains du Manitoba afin de décréter que le Gouvernement s'emparera de l'excédent, de manière à éliminer la possibilité d'un gain personnel.

Il y a aussi la question des criblures. Avant que l'inspecteur classe le grain à Winnipeg, il déduit tant pour le nettoyage, parfois 2 p. 100; quelquefois plus, d'autres fois moins. Le grain entre dans les élévateurs de Fort-William ou de Port-Arthur où on est censé le nettoyer, quelque soit la déduction à faire pour le nettoyage. Les entreposeurs gardent les criblures. L'an dernier, j'ai entendu dire qu'on en estimait la quantité de 300,000 à 1,400,000 boisseaux. Les cultivateurs de l'Ouest ont à payer le transport de ces criblures qui devraient appartenir à l'expéditeur, ou du moins l'expéditeur devrait être remboursé des frais d'expédition sur la partie qui ne lui rapporte rien. Naturellement, les entreposeurs ont intérêt à prendre jusqu'au dernier boisseau de criblures qu'ils peuvent se procurer.

J'ai entendu dire que l'an dernier, ils les ont vendus $7 la tonne à une maison qui les a revendues $16 la tonne. Mais prenons le prix de $7 la tonne qui représentant $63,000 pour 300,000 boisseaux. Pour 1,400,000 boisseaux, le montant serait triple. On devrait adopter des prescriptions législatives décrétant que l'excédent des criblures et du grain trouvé en tout temps dans les élévateurs sera confisqué par le Gouvernement de manière à éliminer cet élément de gains illicites que font maintenant les entreposeurs.

En terminant, je désire rappeler les dispositions de la loi concernant les inspections et la vente au sujet du surplus qui reste aux gares terminus. Le paragraphe 7 de l'article 9 du chapitre 36 de la loi de 1908 concernant les inspections et la vente est ainsi conçu:

> Au mois d'août, chaque année, il sera dressé un inventaire de la quantité de chaque type de grain restant dans les élévateurs de tête de ligne.

Pourquoi ne pas faire un pas de plus et décréter que le grain et les criblures qu'on y trouvera appartiendront à l'Etat? Je crois qu'on pourrait remédier à ces inconvénients en suivant ces conseils, et j'espère qu'un jour le Gouvernement déposera un projet de loi en ce sens-là. Il suffirait d'un simple amendement, et je suis d'avis qu'il supprimerait la plupart des inconvénients que présente l'entreposage du grain dans ces élévateurs.

Je tiens tout autant que l'honorable député de Souris (M. Schaffner) et que les autres honorables députés de l'Ouest à ce que l'on adopte un système avantageux pour le transport du grain de nos provinces de l'Ouest. Je tiens à ce que le petit producteur, si modeste que soit la quantité qu'il produit, en retire tous les avantages que lui offre le marché au moment de la vente. Je tiens tout autant que ces honorables députés, à ce qu'on ne fasse aucune différence entre les petits expéditeurs et les grands marchands, ou que s'il existe une différence elle soit en faveur des petits expéditeurs. Je suis d'opinion que le Gouvernement doit assumer le contrôle de ces entreprises d'utilité générale, mais je ne suis point d'avis qu'ils doivent s'engager dans des entreprises commerciales. Je pense que le Gouvernement, avant d'entreprendre la construction et l'exploitation d'élévateurs et de se faire marchand de grains, devrait s'occuper de réglementer le commerce des grains de l'Ouest. Telle étant mon opinion, je propose un amendement dans ce sens, et je suis absolument convaincu que ce Gouvernement—qui est au pouvoir depuis 1896, et sous lequel l'Acte des grains du Manitoba a vu le jour, et d'après lequel les cultivateurs de l'Ouest ont le droit d'exiger des wagons pour le transport de leurs grains, —que ce Gouvernement, si son contrôle n'est pas efficace saura adopter en temps opportun les mesures nécessaires à la protection des intérêts des producteurs de grain de l'Ouest du Canada. L'amendement que je propose se lit comme suit:

Que tous les mots après "que" soient supprimés et remplacés par ce qui suit:

Que les amendements de la dernière session à l'Acte des grains, en vertu desquels les élévateurs de terminus et d'entrepôt ont été placés sous le contrôle du Gouvernement ont produit de bons résultats; et que si, à l'avenir, il arrivait que le système actuel de surveillance ne suffit pas à empêcher le mélange illégitime du grain dans ces élévateurs, cette Chambre sera disposée à adopter des mesures législatives nécessaires pour atteindre ce but.

En terminant, je tiens à signaler le fait que, depuis le 1er septembre 1908, le ministère des Métiers et du Commerce n'a reçu qu'une seule plainte de personnes qui achètent le grain sortant de ces élévateurs, bien que ces plaintes fussent précédemment très nombruses. Cette plainte venait de l'Association des Minotiers du Dominion (Dominion Millers' Association), et j'en ai ici un extrait concis. On remarquera qu'il y a eu amélioration dans le maniement du grain dans ces élévateurs bien que ce ne soit pas encore aussi parfait qu'il serait désirable.

Bien qu'il y ait eu une certaine amélioration dans le grain qui sort des élévateurs publics de Fort-William et de Port-Arthur depuis que le Gouvernement en a assuré un contrôle plus direct, nous regrettons cependans de dire que les conditions ne sont pas moins satisfaisantes.

Si, après que le système actuel n'a fonctionné que quelques mois, l'on constate déjà une amélioration dans l'état de choses, il y a tout lieu de croire que cette amélioration continuera, surtout si l'on perfectionne ce système selon les nécessités signalées par l'expérience.

M. SCHAFFNER: Ai-je bien entendu que l'amendement porte que les élévateurs de terminus ont été mis sous le contrôle du Gouvernement?

M. l'ORATEUR, lisant:

....tous les élévateurs de terminus et d'entrepôt ont été placés sous le contrôle du Gouvernement.

M. JOHN HERRON (Macleod): Monsieur l'Orateur, je n'entends point m'étendre longuement soit sur la proposition, soit sur l'amendement; cependant je désire exposer ici ma manière de voir, afin que les gens de l'Ouest sachent mon opinion sur cette question très importante. Je suis bien aise que l'honorable député de Souris (M. Schaffner), ait présenté cette motion. Je crois qu'il n'y a jamais eu dans cette enceinte aucune motion ou discussion qui touchât plus directement que celle-ci aux intérêts du cultivateur de l'Ouest. Je suis fort surpris d'entendre l'honorable député de Régina déclarer que les élévateurs de terminus sont actuellement sous le contrôle du Gouvernement. C'est la prmière fois que j'entends faire cette déclaration. J'avais cru jusqu'ici, qu'il y avait des inspecteurs du Gouvernement pour surveiller la réception et l'expédition du grain, mais en ce qui concerne le contrôle du Gouvernement, c'est quelque chose absolument nouveau pour moi. La principale raison avancée par l'honorable membre de l'opposition pour que le Gouvernement ne prenne pas le contrôle effectif des élévateurs d'entrepôt c'est qu'il y a des droits acquis. Eh bien, je ne connais point l'opinion de l'Assemblée sur ce point, mais, personnellement, je crois que, si des compagnies privées placent des capitaux dans des élévateurs terminus et ne traitent pas justement les cultivateurs, le Gouvernement est absolument justifiable d'assurer le contrôle de les exproprier, ou d'entrer en compétition avec ces compagnies. Et l'opinion générale des cultivateurs de l'Ouest c'est qu'on ne leur rend pas justice aux élévateurs terminus. Pour ma part, je n'ai guère d'expérience dans le maniement du grain et je ne prétends point me poser en juge en cette matière, mais ceux de l'Ouest qui étaient ici l'année dernière et qui s'intéressent vivement à cette question, savent ce qui se passa au ministère des Métiers et du Commerce quand la délégation de la Farmers' Association y fit des représentations.

Cette délégation se composait de délégués de chacune des provinces, nommés par les différentes associations et représentant l'ensemble des intérêts des cultivateurs des trois provinces des prairies. Il était impossible après avoir entendu leurs raisons de ne pas en venir à la conclusion qu'il serait grandement à l'avantage des cultivateurs que le Gouvernement se chargeât des élévateurs et les exploitât. Je pourrais ajouter que, s'il y a des droits acquis qui pourraient être un obstacle sérieux à ce que le Gouvernement assumât le contrôle des élévateurs à Port-Arthur et à Fort-William, et celui des élévateurs d'entrepôt plus à l'est, ledit Gouvernement va avoir l'occasion d'en faire l'expérience sur la côte du Pacifique. On me dit que dans l'Alberta et la Saskatchewan on a tenu récemment des assemblées où il a été question de l'exportation du grain en Europe par la côte de l'océan Pacifique. Comme il n'existe point encore d'élévateurs sur cette côte, le Gouvernement aura une occasion de tenter là une expérience avec les élévateurs officiels. D'après ce que j'ai entendu dire aux agriculteurs qui ont saisi de cette question le ministre des Métiers et du Commerce représentant le Gouvernement, je suis porté à croire que si le Gouvernement pouvait trouver un moyen de prendre possession des élévateurs existant au terminus il rendrait aux cultivateurs de l'Ouest le service le plus signalé qui leur ait jamais été rendu. On prétend que les cultivateurs perdent de un à deux centins par boisseaux, dans ces élévateurs. J'ai même entendu dire que dans plusieurs cas on leur a pris jusqu'à

sept centins par boisseau, du moins c'est ce que pensent les cultivateurs. Je ne sais si cela est vrai ou non.

M. NEELY: Est-ce que l'honorable député parle des élévateurs terminus?

M. HERRON: Oui, et je dis que l'on exige des prix excessifs aux élévateurs terminus de Port-Arthur et de Fort-William; de fait, on prétend que ces élévateurs exigent deux fois plus qu'ils ne devraient demander, spécialement les élévateurs terminus. C'est le grain qui paie tout cela. Cette Chambre n'a point à craindre que le Gouvernement s'exposât à faire des pertes s'il adoptait cette mesure, car le pays n'y perdrait rien. Le grain paiera pour tous les transbordements, et si le Gouvernement se décidait à assumer le contrôle des élévateurs pendant une période de cinq ans à titre d'expérience, on pourrait certainement prendre des mesures pour que le Gouvernement n'y perdit pas un centin. Il me semble que cette résolution est dans l'intérêt public, et je crois que le Gouvernement devrait l'adopter et tenter l'expérience en assumant le contrôle et l'exploitation des élévateurs des terminus et de ceux des grands lacs.

M. NESBITT: Comme l'heure est avancée, je propose le renvoi de la discussion.

(La motion est adoptée et la suite de la discussion est renvoyée à une prochaine séance.)

CLOTURE DE LA SEANCE.—PROCHAINS TRAVAUX.

L'hon. M. FIELDING: Il y a au feuilleton une ou deux motions dont je proposerais la lecture pour le cas où leurs auteurs voudraient les retirer. Par exemple la motion n° 4. L'honorable député de Wentworth n'est pas présent, mais on me dit qu'il désire retirer cette résolution, afin de pouvoir discuter la question sous une autre forme.

(L'ordre du jour appelle l'examen du projet de résolution suivant):

Cette Chambre est d'avis que dans la mesure de protection que le tarif canadien accorde incidentellement ou autrement au manufacturier, le même tarif devrait l'étendre jusqu'à un certain point aux agriculteurs canadiens et aux éleveurs pour l'élevage du porcs des produits de cet élevage, les légumes et autres articles auquels il semblerait possible de l'appliquer dans l'intérêt de l'agriculteur san nuire au consommateur canadien M. Sealey.

L'hon. M. FIELDING: Retiré.

(L'ordre du jour appelle l'examen de la motion suivante):

Pour copie de tous les mémoires, rapports, correspondance et documents en la possession du ministère de la Marine et des Pêcheries, du ministère du Commerce et des autres ministères concernant la route d'hiver des steamers entre l'île du Prince-Edouard et la côte canadienne et proposant et recommandant un changement des changements dans ladite route et une augmentation dans le nombre des voyages journaliers desdits steamers d'hiver. Aussi copie de tous les mémoires, rapports, correspondance et documents concernant la route d'été des steamers courriers entre Charlottetown et la côte canadienne et proposant et recommandant un changement ou des changements de route et un plus grand nombre de voyages quotidiens desdits steamers courriers d'été, et aussi tout ce qui établit quelque rapport entre la ou les nouvelles routes d'été proposées et un ou plusieurs points du chemin de fer intercolonial.—M. Warburton.

M. WARBURTON: Retirée.

L'hon. M. FIELDING propose de lever la séance.

M. BLAIN: La résolution concernant le chemin de fer Grand-Tronc-Pacifique viendra-t-elle demain devant la Chambre?

L'hon. M. FIELDING: Plus tard dans le cours de la journée. Nous nous proposons de commencer la tâche du jour par l'adoption des crédits en dernière épreuve et un bill des subsides. Si ce travail est complété de bonne heure, nous nous occuperons des résolutions concernant le Grand-Tronc-Pacifique.

(La motion est adoptée et la séance est levée à minuit et vingt minutes mardi matin.)

INDEX

PREMIÈRE SESSION — ONZIÈME PARLEMENT

ABRÉVIATIONS—(adop.)—adoption ou adopté ; (communic.)—communication ; (déc.)—décision ; (doc.)—documents ; (explic.)—explication ; (I.P.-É.)—Ile du Prince-Edouard ; (int.)—interpellation ; (Man.)—Manitoba ; (mot.)—motion ; (N.-B.)—Nouveau-Brunswick ; (N.-E.)—Nouvelle-Ecosse ; (observ.)—observations ; (Ont.)—Ontario ; (1ère l.)—première lecture ; (2e l.)—deuxième lecture ; (3e l.)—troisième lecture ; (Q.)—Québec ; (rapp.)—rapport ; (rép.)—réponse ; (sub.)—subsides, subvention ou crédit ; (T.N.-O.)—Territoires du Nord-Ouest.

AMES, Herbert Brown, *Saint-Antoine, Montréal.*

Revenus divers: pour décembre 1908, montant, (mot. pour doc.) 164.
Milice: dépenses depuis 1895, imputables sur le capital, (mot. pour doc.), 165.
Emprunts: fonds d'amortissement; total des obligations procédant d'emprunts, (mot. pour doc.) 180; emprunt à 4 p.c., fonds d'amortissement, et emprunts de 1907 et de 1908, remboursement et renouvellement, (int.) 573, 1134; partie de l'emprunt de 1907 destinée à la construction de travaux publics, (int.) 705.
Bilan du Canada: détails de l'actif, au 31 décembre 1908, (mot. pour doc.) 180.
Terres fédérales: ventes, total du produit, (mot. pour doc.) 181; homesteads et préemptions concédés entre 1er avril et 31 déc. 1908, (int.) 509.
Dette consolidée: (int.) 361; dette du Canada, le 3 janvier 1909, (int.) 1139.
Ingénieur général consultant: bureau, (sub.) 407.
Service civil: commission, appointements, (sub.) 407 et suiv.
Secrétariat d'Etat: appointements et dépenses casuelles, (sub.) 485 et suiv.
Chemin de fer transcontinental national : sommes empruntées pour la construction de la division de l'Est, (int.) 715; adjudication d'entreprises, (int.) 865; mémoire concernant le coût de ce chemin, (int.) 1114; embranchement sur Orillia, (int.) 1137.
Canal de Lachine: quai et bassins, (sub.) 831 et suiv.
Postes: tubes pneumatiques achetés pour service des postes, valeur, (int.) 1127.
Compagnie dite Royal Insurance Company: bill (n° 63) institution civile, 1re l., 1178.
Commissions illicites ou secrètes: bill (n° 31, comité, 1195.
Edifices publics: à Ottawa: palais législatif, améliorations, (sub.), 1323 et suiv.
Musée Victoria à Ottawa, continuation des travaux (sub.), 1346 et suiv.
Joliette: salle d'armes (sub.), 1367 et suiv.
Knowlton:: édifice public (sub.), 1374.
Montréal: station postale de la partie Est (sub.), 1379 et suiv.; bureau de poste, agrandissements, etc. (sub.), 1390.

AMES, H. B.—*Suite.*

Chemins de fer de l'Etat, recettes et dépenses: quest., 1495.
Tourbe combustible: observ. sur les expériences du départ. des Mines, 1587.
Collège militaire royal de Kingston, agrandissement des installations (sub.), 1598.
Annapolis: port, brise-glaces (sub.), 2477.
Anse-à-l'Ilot: débarcadère (sub.), 2663 et suiv.
Cap-Saint-Ignace: quai (sub.), 2270 et suiv.
Chemin de fer Canada-Est: prix payé par le Gouvernement, etc. (int.), 2270, 2726.
Clarke-City: quai (sub.), 2669 et suiv., 2684.
Compagnie dite Canadian Accident Insurance Company, bill (n° 63), comité, 2724, 2880; 3e l., 2880.
Cow-Bay: havre, améliorations (sub.), 2608 et suiv.
Dépêches: transport, de Gaspé à Percé (int.), 2744.
Douglastown: jetée (sub.), 2691 et suiv.
Elections: comté de Montcalm (mot. pour doc.), 2745.
Emprunts: emprunt de janvier 1909, frais (int.), 2744.
Gaspé: quai (sub.), 2694.
Iles de la Madeleine: brise-lames, etc. (sub.), 2701.
Lac Saint-Jean: piliers, etc. (sub.), 2700.
Middle-River: digues (sub.), 2617 et suiv.
Mistook: quais (sub.), 2701.
Pointe-au-Père: quai (sub.), 2692.
Rimouski: quai (sub.), 2701.
Richelieu (rivière): travaux (sub.), 2704 et suiv.
Saguenay (rivière): dragage, etc. (sub.), 2966 et suiv.
Saint-Alphonse de Bagotville: quai, prolongement (sub.), 3068.
Saint-Fulgence: quai (sub.), 3074 et suiv.
South-Lake-Vale: chenal (sub.), 2620 et suiv.
Desbiens, Thadée: entreprise à Chicoutimi, 2283.
Moulin (rivière du): jetée de protection, 2283.
Yamaska (rivière): jetée à Saint-Michel (sub.), 3433; dragage (sub.), 3480.
Ports de Montréal, Québec et Trois-Rivières: mot. pour dépôt de documents, 1836.

AMES, H. B.—*Suite.*
Grand-Tronc-Pacifique, coût des sections des montagnes et des prairies: observ., 3444.
St-Michel-d'Yamaska: débarcadère (sub.), 3448.
Bonaventure (rivière): pilier protecteur (sub.), 2703; jetée de dérivation (sub.), 3464.
Saint-François (rivière): débarcadère à Saint-François du Lac (sub.), 3473.
Terres fédérales, octroi à des civils: quest., 4208.
Preston, W. T. R.: quest., 4213.
Sainte-Anne-des-Monts, améliorations du port (sub.), 3475.
Grand-Tronc-Pacifique: observ. sur un prêt de l'Etat, 3784 et suiv., 4276, 4329 et suiv.
Travaux publics: dépenses casuelles (sub.), 3882.
"Glimpses of Northwestern Canada": quest., 4888.
Budget: discussion générale, 4911.
Cie du pont et du terminus de Montréal: disc. des art. du bill n° 180, 6956.
Explorateurs à la baie James: quest., 4945.
Emprunts, intérêts: quest., 5154.
Tarif douanier, observ. en comité des voies et moyens sur un proj. de résolution, 5363.
Grand-Tronc-Pacifique, prêt: observ. en comité gén. sur le bill (n° 128) y relatif, 5456 et suiv.; 5877.
Ligne de paquebots franco-canadienne: observ. en comité gén. sur bill (n° 146) y relatif, 5491.
Ressources naturelles: disc. d'un proj. de résolution y relatif, 6691.

ARMSTRONG, Joseph E., *Lambton-est.*
Postes: poste rurale, achat de boîtes (int.), 186, 366; enveloppes déchirées, moyens adoptés pour prévenir ce mal (int.), 369; boîtes postales, importation (int.), 575; poste rurale, salaires des courriers (int.), 713; appointements (sub.), 761; nombre total de routes postales au Canada (int.), 858.
Monnaie royale: pièces de monnaie frappées jusqu'au 1er janvier 1909, argent brut offert en vente aux autorités de la monnaie en 1908 (int.), 256.
Morse, M.: vice-président du Grand-Tronc-Pacifique (rép. à int. Armstrong), 363.
Service civil: commission, appointements (sub.), 419 et suiv.; augmentations (débat sur projet de résol. Fisher), 428 (sub.), 743 et suiv.
Alcool méthylique: fourni aux fabricants (sub.), 474.
Gaz et éclairage électrique: inspection, appointements (sub.), 479.
Substances alimentaires et engrais: falsification (sub.), 481.
Chemins de fer et Canaux: ministère, appointements, (sub.), 489.
Commerce: avec l'Allemagne, développement (int.), 509.
Recensement et statistiques: (sub.), 734 et suiv.
Animaux: maladies contagieuses, bill (n° 18), comité, 795 et suiv.
Ottawa: édifice public pour expériences de la tourbe (sub.), 1469.

ARMSTRONG, J. E.—*Suite.*
Travaux au quai et aux bassins du canal Lachine (sub.), 1655.
Franchise postale, usage abusif: observations, 1762.
Poste rurale (sub.), 1814.
Téléphones: disc. d'un projet de résolution, 1891.
Stations agricoles: disc. d'un projet de résolution, 2047.
Agriculture: ministère, employés s'occupant des seules questions agricoles (int.), 2916.
Bétail: Holstein, pourquoi pas de spécimen de cette race, à la ferme expérimentale? (int.), 2916.
Cochrane: ville, emplacement, méconnu par le Grand-Tronc-Pacifique (int.), 2733.
Commission des chemins de fer: un cultivateur comme commissaire, (débat sur mot. Staples), 2790.
Doucet's-Landing: quai sur pilotis, (sub.), 2690.
Entrepôts frigorifiques: subventionnés (int.), 2917.
Grand-Bend: quai, pas de chaussée d'accès (int.), 2734.
Livres: entrés au Canada sous le régime du tarif de préférence (int.), 2734.
Postes: livraison gratuite du courrier dans les cités (int.), 2732; dans les campagnes, (observ.), débat, 2936 et suiv.
Saint-Joseph: ville, vendue pour taxes en 1908 (int.), 2734.
Blind (rivière): dragage (sub.), 3481.
Fruits: observations relatives à la loi sur la marque des fruits, 3571; nomination d'inspecteurs (quest.), 3677.
Mines (départ. des): appointements (sub.), 3887.
Postes: agents du service extér, observ., 4481.
Budget: discussion générale, 5135.
Grand-Tronc-Pacifique: prêt, observ. en comité gén. sur le bill (n° 128) y relatif, 5525 et suiv.
Compagnie de force motrice Ontario-Michigan: observ. en comité gén. sur le bill (n° 54) la concernant, 5701 et suiv.; 5847.
Bétail, développement de cette industrie (sub.), 6164.
Poste rurale: quest., 6726.

ARTHURS, James, *Parry-Sound.*
Listes d'électeurs: du district de Parry-Sound, revision en 1908, coût (int.), 704.
Travaux publics: crédits votés à ce sujet la dernière session, dépenses faites (int.), 1243.
Quebracho: extrait de, quantité importée, de 1900 à 1908, droits (int.), 1243.
Glencoe: édifice public (sub.), 1450.
Toronto: améliorations au port (sub.), 3156.
Postes: route postale Ahmic-Harbour-Trout-Creek (quest.), 3379.
Nipissing (lac): amélioration de la navigation entre la baie Ouest et Monetteville sub.), 3497.
Compagnie de force motrice Ontario-Michigan: observ. en comité gén. sur le bill (n° 34) la concernant, 4777.
McKenzie, Daniel: quest., 4887.
Milice (sub.), exercices annuels, 2442 et suiv.
Ressources naturelles: discussion d'un proj. de résolution, 6695.

AYLESWORTH, Hon. A. B., *York-nord (O.).*
Commissions illicites ou secrètes: bill (n° 31) pour les empêcher), 1re l., 343; 2e l., et comité, 1185.
Miner, Bill: évasion, (rép. à int. Taylor) 369, 1257; (rép. à int. Meighen), 1248.
Justice: ministère, appointements, (sub.). 465 et suiv.; dépenses casuelles, (sub.), 469.
Usure: personnes poursuivies en vertu de la loi y relative, (rép. à int. Staples), 508.
Code criminel: bill (n° 4) pour appliquer peine du fouet au mari qui bat sa femme, 2e l., 585.
Peine de mort: commutations, combien depuis vingt-cinq ans? (rép. à int. Beauparlant), 706.
Pénitenciers: pénitencier de Saint-Vincent de Paul, fabrication de meubles, (rép. à int. Monk) 709.
Prisonniers: libérés sur parole ou élargis, préparation de l'état, y relatif, coût, (rép. à int. Foster) 709.
Pénitenciers: pénitencier de la Colombie-Anglaise, (sub.) 984 et suiv.
Pétrole: explosions, pertes de vies, (rép. à int. Schaffner) 1115.
Emission de nouvelles actions du Pacifique-Canadien: observ., 1418.
Tramways, circulation le dimanche: quest Beattie, 1494.
Pénitencier de Saint-Vincent-de-Paul: quest. Wilson, C.-A., 1496.
Commissions illicites: disc. du bill (n° 31) y relatif, 1563.
Cobalt (lac), véto sur une loi d'Ontario y relative: disc. sur mot. Clarke pour dépôt de doc. y relatifs, 1853.
Miner, Bill, évasion: observ., 1925.
Trent (canal de la) (sub.), 1992 et suiv.
Affaires extérieures (départ. des): disc. d'un proj. de résol. en comité gén., 2103 et suiv.
Cour d'échiquier: bill (n° 98) pour modifier la loi y relative, 1re l., 2246.
Compagnie d'assurance Canada Life: discussion en com. gén. du bill (n° 56) la concernant, 3180 et suiv.
Chemins de fer en Colombie-Anglaise, différend entre le Dominion et la prov. au sujet de la zone des chs de fer: quest. J. D. Taylor, 3217.
Newmarket (canal de): disc. d'une interp., 3306 et suiv.
Buell, M.: quest. S. Sharpe, 3438.
LeBel, Achille, réclamation contre l'Intercolonial: quest. Gauvreau, 3439.
Postes, courriers ambulants: quest. Gauvreau, 3439.
Kingston, fourniture du charbon au pénitencier: quest. Edwards, 4458; garde des prisonniers, rép. au même, 4458; fourniture des pommes de terre: quest. Edwards, 4459.
Traité concernant les eaux limitrophes et la frontière: quest. Boyce, 4522.
Commissions secrètes et illicites: observ. sur les modif. du Sénat au bill (n° 31) y relatif, 4651.
Cie de force motrice d'Ontario-Michigan: observ. en comité gén. sur le bill (n° 34) la concernant, 4714 et suiv.
Code criminel: dépôt d'un bill (n° 148) le modifiant, 4879; disc. des articles, 6708 et suiv.; 7089, 7431.

AYLESWORTH, Hon. A. B.—*Suite.*
Extradition: dépôt d'un bill (n° 149) modifiant la loi y relative, 4881; observ. en comité gén., 5505.
Cour d'échiquier: dépôt d'un bill (n° 151), 4944; disc. des articles, 7078.
Yukon: dépôt d'un bill (n° 156) y relatif, 5137; observ. en comité gén., 5504.
Westmoreland, juge de la cour de comté: quest. McAlister, 5155.
Miner, Bill: quest. J. D. Taylor, 5155.
Cour d'échiquier: observ. en comité gén. sur le bill (n° 98) la concernant, 5623.
Ewart, J. S., mission à la Haye: quest. Lake, 5914.
Magistrature de Québec, anciens juges des cours supérieure et du banc du roi: quest. Delisle, 5919.
Juges des cours de comté et de district: dépôt d'un proj. de résolut. les concernant, 6428.
Chemins de fer: observ. en comité gén. sur le bill (n° 106) y relatif, 5522.
Traité relatif aux eaux frontières: quest. Macdonell, 6604.
Pénitencier Saint-Vincent-de-Paul: quest. Monk, 6722.
Commissaires et agents commerciaux (sub.), 6985.
Cour suprême du Nouv.-Brunswick: quest. Crocket, 7016.
Assurance: disc. des articles du bill (n° 97) y relatif, 7034.
Cours de comté: disc. d'un proj. de résolution, 7102.
Service à vapeur Québec-Blanc-Sablon (sub.), 6980.
Florence Mining Co.: observ., 7276.
Pénitencier de la Colombie-Angl. (sub.), 7381.

BARKER, Samuel, *Hamilton-est.*
Travaux au quai et aux bassins du canal Lachine (sub.), 1657.
Ontario: canaux du Saint-Laurent, bureau local (sub.), 1663.
Chemin de fer canadien de l'ouest de Liverpool: disc. en comité gén. sur le bill (n° 44) y relatif, 1783.
Chemin de fer Winnipeg and Northwestern: bill (n° 29), en comité, 2261.
Clarke-City (Sept-Iles): travaux (sub.), 2685, et suiv.
Intercolonial: location des embranchements (débat sur projet de résol. Emmerson), 2290 et suiv.
Grand-Tronc-Pacifique, prêt: observ. en comité gén. sur le bill (n° 128) y relatif, 5885.
Réglementation des pêcheries: observ., 6827.

BARNARD, George H., *Victoria (C.-A.).*
Dawson, logement du commissaire du Yukon, 1686.
Postes (service ext.), traitement et allocations (sub.), 1812.
Banfield-Creek, bateau de sauvetage: quest., 1831.
Réserves indiennes de la Col.-Angl. (mot. pour dépôt de doc.), 1835.
Défense navale: observ., 3741.
Bebbington, Th., révocation de son certificat de pilote: mot. pour dépôt de doc., 4214.

BARNARD, G. H.—*Suite.*

Discours du trône: adresse en réponse (débat), 72.
Quais: construction, sommes y affectées (int.), 367.
Esquimault: station navale, maintien (int.), 368; fortifications (int.), 501.
Pénitenciers: pénitencier de Kingston (sub.), 959 et suiv.
Indiens (sub.),: arpentage des réserves, 1208, 1219 et suiv.; appointements et secours, 1203; écoles, 1204.
Commerce: vacance de l'agence commerciale du Canada à Shanghaï (int.), 2451.
Edifices publics (sub.): de la Colombie-Anglaise, améliorations, 2198 et suiv.
Elections: différées (débat sur projet de résolution Burrell), 3041.
Milice (sub.): appointements, 2429 et suiv.; inspection du corps permanent d'Esquimalt (int.), 2925.
Navires de guerre anglais démodés: mis à la disposition du Canada (int.), 2513.
Rapides Saint-André: améliorations (sub.), 2215 et suiv.
Victoria: pavillon des immigrants (sub.), 2198 et suiv.; port, améliorations (sub.), 2234.
Hôpital Saint-Joseph, en Col.-Angl. (quest.), 3380.
Pilotage: droits au port de Victoria (quest.), 3676.
Récompenses aux sauveteurs (sub.), 7004.
Milice navale (sub.), 7013.
Pilotage, commission à Victoria (C.-A.): observ., 7192.

BARR, John, *Dufferin.*

Service civil: augmentation d'appointements, d'après la nouvelle loi (débat sur projet de résolution Fisher), 338, 431.
Chemins de fer: bill (n° 32), pour en faciliter la construction, 1re l., 343; 2e l., 923.
Ligne téléphonique: croisant voies ferrées (int.), 353.
"Annuaire statistique": (sub.), 740, 3372.
Canal de Lachine: quai et bassins (sub.), 834 et suiv.
Douanes: saisies opérées, de 1904 à 1908 (mot. pour doc.), 872.
Indiens (sub.): frais judiciaires, 1048.
Hygiène publique: création d'un conseil (débat sur projet de résolution Black), 1166 et suiv.
Edifices publics, à Ottawa: palais législatif, améliorations (sub.), 1329 et suiv.
Glencoe: édifice public (sub.), 1436.
Abolition du Sénat: disc. d'un projet de résolution, 1544.
Hôpital vétérinaire de Kingston (sub.), 1621.
Franchise postale (usage abusif de la) observation, 1748.
Stations agricoles (création de nouvelles): disc. d'un projet de résol., 2062.
Chemins de fer: mise à part de $200,000 pour traverses à niveau (projet de résol. Graham), débat, 2526.
Revenu de l'intérieur: rapport concernant confiscation, dépôt (int.), 2935.
Postes, agents du service extér.: observ., 4484

BARR, J.—*Suite.*

Paquebots, service entre la France et le Canada: disc. en comité gén. d'un projet de résolution y relatif, 4682.
Engrais agricoles: observ. en comité gén. sur le bill (n° 110) y relatif, 4687 et suiv.
Musique du 36e régiment: question, 5148.
Gabriel, capitaine: quest., 5149.
Salle d'armes du 36e rég.: quest., 5150.
Nourriture pour animaux domestiques: observ. sur la 3e l. du bill (n° 127) y relatif, 5484.
Cie de force motrice Ontario-Michigan: observ. en comité gén. sur le bill (n° 34) la concernant, 5660.
Bétail, développement de cette industrie (sub.), 6133.
Station d'expériences (sub.), 6255.
Stork, W. W., vétérinaire: quest., 6398.
Immigration, agences canadiennes et étrangères (sub.), 7372.

BEATTIE, Thomas, *London.*

Bacon: amélioration (int.), 360; nombre de porcs abattus par certains établissements, du 1er nov. 1907 au 1er nov. 1908, (mot. pour doc.), 721.
Monnaie d'argent, frappée au Canada, de 1905 à 1908, circulation de la monnaie américaine au Canada, (int.), 914.
Zinc, dans le township d'Albermarle, (int.), 1137.
Markham: édifice public (sub.), 1465.
Judge, H. A., détective, (quest.), 1478.
Tramways, circulation le dimanche: quest., 1494.
Cie d'ass. contre l'incendie la Monarch: dépôt d'un bill (n° 82), 1742.
Chemin de fer London and Northwestern, compagnie du: institution civile; bill (n° 102), 1re l., 2449, 2e l., 2725; disc. en comité gén., 4062.
Engrais agricoles : observ. en comité gén. sur le bill (n° 110) y relatif, 4697 et suiv.
Stations d'expériences (sub.), 6251.

BEAUPARLANT, Aimé M., *Saint-Hyacinthe.*

Code criminel: bill (n° 4) pour appliquer peine du fouet au mari qui bat sa femme, 2e l., 591.
Peine de mort: commutations, combien depuis vingt-cinq ans? (int.) 706.
Défense navale: observ., 3764.

BELAND, Henri Séverin, *Beauce.*

Lac Saint-François (Beauce): quais (sub.), 2698 et suiv.
Pulpe et papier: exportation aux Etats-Unis et en Angleterre (quest.), 3222.

BICKERDIKE, Robert, *Saint-Laurent, Montréal.*

Chemins de fer: bill (n° 3), pour modifier la loi concernant passages à niveau, 1re l., 95; 2e l., 583.
Code criminel: bill (n° 4), modification, pour appliquer la peine du fouet au mari qui bat sa femme, 1re l., 96; 2e l., 584.
Brevet de M. Th. L. Smith: dépôt d'un bill (n° 71) y relatif, 1392.
Smith, Thomas L., brevet, bill (n° 71), comité, 2725; 3e l., 3122.
Immigration: observ. en comité général sur le bill (n° 17) y relatif, 6473.

BLACK, Judson Burpee, *Hants.*

Hygiène publique: création d'un conseil d'hygiène publique (projet de résolution), débat, 1141 et suiv.
Intercolonial: location des embranchements, débat sur projet de résolution Emmerson), 2328 et suiv.; réclamations (sub.), 3097.
Ch. de fer Dominion-Atlantic: explication sur un fait personnel, 3177.
Windsor, édifice public: quest., 4523.
Fruits: observ. relatives à la loi sur la marque des fruits, 3593 et suiv.

BLAIN, Richard, *Peel.*

Cigarettes: loi pour en prohiber ou restreindre la vente (int.), 258.
Animaux: maladies contagieuses, bill (n° 18), comité, 796 et suiv.
Porcs importés des Etats-Unis, droits imposés, (int.), 866.
Belleville: salle d'armes (sub.), 1432.
Glencoe: édifice public (sub.), 1443.
Markham: édifice public (sub.), 1465.
Lachine: travaux au quai et aux bassins du canal (sub.), 1652.
Edifices publics à Ottawa (terrains) (sub.), 1693; service téléphonique (sub.), 1703.
Edifices fédéraux: loyers (sub.), 1711.
Saint-Jean (fleuve) et tributaires (sub.), 1731.
Postes: bureaux dans le comté de Peel (quest.), 3221.
Annapolis: port, brise-glace (sub.), 2484 et suiv.
Chemin de fer de Prince-Albert à la baie d'Hudson: bill (n° 62), institution civile, en comité, 2680.
Disraéli: quai (rép. à observ. Tobin), 2489.
Employés publics: destitution de certains employés: MM. A. Johnston, P. Ward, etc. (int.), 2514.
Intercolonial: fraudes (int.), 2828
Port-Credit (quest.), 3224.
Edifices fédéraux au Nouveau-Brunswick (sub.), 3391.
Rivière Espagnole: travaux d'améliorations (sub.), 3520.
Lainages (industrie des): observ., 4389, 4396.
Immigration: observ. sur le bill (n° 17) y relatif, 4652.
Ports et quais de l'Etat: observ. en comité gén. sur le bill (n° 89) y relatif, 4659.
Grand-Tronc-Pac., prêt: observ. en comité gén. sur le bill (n° 128) y relatif, 5540 et suiv.
Cie de force motrice Ontario-Michigan: observ. en comité gén. sur le bill (n° 34) la concernant, 5573 et suiv.; 5627 et suiv.; 5841 et suiv.
Bétail, développement de cette industrie (sub.), 6134.
Chs de fer: observ. en comité gén. sur le bill (n° 106) y relatif. 6612.
Explication sur un fait personnel, 6727.
Réglementation des pêcheries: observ., 6855.

BLONDIN, Pierre Edouard, *Champlain.*

Clarke-City (Sept-Iles): quai (sub.), 2670 et suiv.
Pierre brute et concassée, fourniture, soumission (int.), 2741.
Rivière Saguenay: dragage, etc. (sub.), 3052.

BLONDIN, P. E.—*Suite.*

Ch. de fer de l'Est du Saint-Maurice: discussion gén. sur le bill (n° 176) y relatif, 6388.
Transcontinental, cour de garage à la Tuque: quest., 6603.

BORDEN, Hon. sir Frederick W., K.C.M.G., *King* (*N.-E.*).

Toronto: cession de la propriété dite Garrison Common (rép à int. Macdonell), 190; achat de nouvelles casernes (rép. à int. Macdonell), 191.
Terres fédérales: le gouvt se propose-t-il d'accorder des terres aux vétérans qui ont combattu au Nord-Ouest en 1885? (rép. à int. Macdonell), 192.
Truro: salle d'armes, gardien (rép. à int. Stanfield), 194.
Fusils Ross: combien acceptés et renvoyés? etc. (rép. à int. Northrup), 256, 347, 577; emploi à Bisley, baïonnettes de ces fusils (rép. à int. Worthington), 362, 363, 706; rapport du comité y relatif (rép. à int. Worthington), 498.
Esquimault: fortifications (rép. à int. Barnard), 501.
Kingston: constructions sur les terrains militaires (rép. à int. Edwards), 575; terrains achetés près de Kingston, de qui? (rép. à int. Edwards), 575.
Saint-Jean, P.Q.: terrains militaires, loués (rép. à int. Monk), 708.
Belleville: salle d'exercices, construction (rép. à int. Porter), 710.
Fusils: et cibles-miniatures, distribution par le gouvt (rép. à int. Hughes), 718.
Collège militaire royal: fourniture de l'eau (rép. à int. Hughes), 719.
Milice: exercices annuels, exercices dans les universités (rép. à int. Hughes), 719-720.
Pensions: payables par suite de l'invasion fénienne (sub.), 857.
Lake, sir P.: discours (rép. à int. Talbot), 1124.
Fusiliers d'Algoma (97e rég.): réponse à la quest. Boyce, 1490.
Fusil Ross: réponse à la quest. Northrup, 1491.
Etat-major impérial (projet de création d'un): réponse à la quest Talbot, 1499.
Champ de tir à Richmond: rép. à quest. G. Taylor, 1823.
Collège milit. royal (écuries): rép. à la quest. Edwards, 1833.
Intercolonial: réclamations (sub.), 3098 et suiv.
Québec, arsenal fédéral: rép. à quest. Stanfield, 3225.
Service géodésique du Canada: discussion d'une mot. y relative, 3254.
Dragage à Indian-Head (int. Crocket), 2924.
Fusil: importation de fusils suisses et autres (int. Worthington), 2517.
Milice, ministère (sub.): appointements, mémoire de sir F. Borden, 2370 et suiv., 2438 et suiv.; dépenses casuelles, 2439, 2445; achat d'armes, munitions et fournitures, champs de tir, etc., 2439; exercices annuels, 2442; gratifications, 2445; soldes et allocations, 2448; matériel de guerre, 2448; milice active, équipement et munition des

BORDEN, Hon. sir F. W.—*Suite.*

corps permanents (int. Hughes), 2510; inspection du corps permanent d'Esquimalt (int. Barnard), 2926; dragons canadiens, approvisionnement à Saint-Jean, P.Q. (int. Monk), 2928; solde de la troupe permanente à Halifax, en retard (int. Crosby), 2935.
Vieux fort de Toronto: rép. à quest. Foster, 4206.
Culture physique: lettre de lord Strathcona, 3380.
Fort Cumberland: réponse à la question Rhodes, 3682.
Terres fédérales: octroi à des civils, rép. à quest. Ames, 4208.
Vétérans de l'expédition de la rivière Rouge: récompenses (quest. Boyce), 4213.
Milice et Défense: appointements (sub.), 4273.
Kingston: fournitures en vivres aux artilleurs (rép. à quest. Edwards), 4457.
Milice, dépenses. rép. à quest. Middlebro, 4882.
Fusil Ross: rép. à quest. Currie, 5147.
Musique du 36e rég.: rép. à quest. Barr, 5148.
Gabriel, capitaine: rép. à quest. Barr, 5149.
Salle d'armes du 36e rég.: rép. à quest. Barr, 5150.
Woodstock: salle d'armes: rép. à quest. Crocket, 5422.
Lansdowne, salle d'exercice: rép. à quest. G. Taylor, 5915.
Petewawa, comp. d'instruction: quest. White, 5924.
Camps d'instruction dans la province de Québec: quest. Worthington, 5927.
Bisley, usage du fusil Ross: quest. Worthington, 5928.
Sherbrooke, formation d'un régiment: quest. Worthington, 5928.
Sherbrooke, salle d'armes: quest. Worthington, 5929.
Canton de l'Est, camp de cavalerie: quest. Worthington, 5930.
Fonds patriotique canadien: dépôt d'un bill (n° 175) y relatif, 6180.
Fusil Lee-Enfield, nouveau canon: quest. Currie, 6393.
Milice et Défense (sub.), 6989.
Intendance milit.: quest. Sproule, 7118.
Vieux fort de Toronto: observations, 6733.

BORDEN, Robert Laird, *Carleton (O.)* et *Halifax, (N.-E.).*

Orateur, élection (observ. sur mot. Laurier), 4.
Marine et Pêcheries: ministère, administration, dépôt du rapport de l'enquête faite par l'h. juge Cassels (mot. pour doc.), 7; impression des dépositions (int.), 423; impression et distribution du rapport, enquête Cassels (int.), 577, 666; employés du ministère dans le comté d'Halifax (int.), 703; employés du ministère à Halifax (int.), 921, 1139.
Traités: mentionnés dans les journaux, quand signés et déposés? (int.), 8; traité concernant voies navigables, dépôt du texte (int.), 165; (observ. à ce sujet), 182; (int.), 305, 423; (observ.), débat, 668 et suiv.; (int.), 1133; (mot. pour doc.), 1141; traités du 11 avril 1908 (mot. pour doc.), 1141, 1253.
Hôtel du Grand-Tronc: construction, négociations à ce sujet (int.), 13.

BORDEN, R. L.—*Suite.*

Discours du trône: adresse en réponse (débat), 24.
Carleton, comté: (M. R. L. Borden déclare remettre son mandat), 98; bref d'élection, émis (int.), 345, 423.
Dette publique: chiffre, augmentation (int.), 154.
Postes: poste rurale, distribution gratuite, système adopté (int.), 154.
Ligne panbritannique (All Red Line): projet, où en est-il rendu? (int.), 154; (mot. pour doc.), 164.
Convention entre la France et le Canada: pas encore entrée en vigueur, cause de ce retard (int.), 155, 172.
Revenus divers: pour décembre 1908: (int.), 155.
Service civil: modification de la loi (mot. pour doc.), 164; augmentations d'appointements en vertu de la nouvelle loi (débat sur projet de résolution Fisher), 320 et suiv., 433 et suiv.; 1014 et suiv.; (sub.), 743 et suiv.
Intercolonial: projet d'affermage (int.), 171; employés nommés jusqu'au 31 décembre 1908 (int.), 254.
Québec: reconstruction du pont (int.), 171.
Chemins de fer: passages à niveau, loi pour prévenir accidents (débat sur int. Edwards), 294 et suiv.; bill (n° 6), comité, 551; bill (n° 20), dommages, procédures, en comité, 812-813 et suiv.
Pêcheries: rapport de M. Bastedo (int.), 345; commission internationale des pêcheries: membres de cette commission (int.), 1132.
Parc de la côte du Major: vente d'une partie au Grand-Tronc (mot. pour doc.), 371.
Ressources nationales: conservation et développement, commission à cette fin (mot.) 375.
Chambre des communes: 2e rapport du comité du restaurant (observ. sur mot. Pugsley), 423.
Code criminel: bill (n° 4) pour appliquer la peine du fouet au mari qui bat sa femme, 2e l., 599.
Travaux publics: soumissions, comment procéder à leur sujet (débat sur mot. Reid), 600 et suiv.; ministère: appointements et dépenses casuelles (sub.), 646 et suiv.
Archives: (sub.), 732.
Recensement et statistiques: (sub.), 735 et suiv.
Pénitenciers: pénitencier de la Colombie-Anglaise (sub.), 991 et suiv.
Affaires indiennes: appointements et dépenses casuelles (sub.), 1024 et suiv.
Compagnie de force motrice d'Ontario et du Michigan: bill (n° 4), 2e l., 1090 et suiv.
Commissions illicites ou secrètes: bill (n° 31), comité, 1186 et suiv.
Chemins de fer de l'Etat: nombre d'employés en 1908, leurs appointements (int.), 1237.
Rivière Nation: drainage, ou dragage (int.), 1242.
Chemin de fer transcontinental national: sommes payées pour sa construction, (int.), 1246-1247; partie construite du chemin, (int.), 1249.

BORDEN, R. L.—*Suite.*
Chemins de fer: capital des compagnies, et leurs tarifs (int.), 1252.
Pêche: primes de pêche, formules pour en obtenir, distribution, retard (int.), 1252.
Comptes publics (comité des) pas assez souvent convoqué (int.), 1254.
Télégramme au "Colonist": question de privilège, 1472.
Grand-Tronc-Pacifique (quest.), 1476.
Transcontinental national (quest.), 1477.
Débats: disc. d'un rapp. du comité, 1562.
Ch. de fer du S.-O. d'Halifax (quest.), 1644.
Traité des eaux limitrophes (observ.), 1651.
Franchise postale (usage abusif de la): observations, 1779.
Chemin de fer de Caledonia à Liverpool: construction réelle ou projetée (mot. pour dépôt de doc.), 1836.
Bois: bois et pulpe, projet d'abolir droits sur ces articles, entre Canada et Etats-Unis (int.), 2518.
Chemins de fer: mise à part de $200,000 par année pour traverses à niveau (projet de résol. Graham), débat, 2534.
Chemin de fer transcontinental national: le Gouvernement déposera-t-il un projet de loi concernant ce chemin (int.)? 2343; prêt de $10,000,000 par le Gouvernement (int.), 2932.
Chemin de fer de la vallée de la Rivière Kettle: 1er rapport du comité des ordres permanents demandant que l'avis donné pour bill tendant à faire prolonger le délai relatif au parachèvement de ses voies autorisées soit jugé suffisant (rép. à mot. Clarke pour adoption), 2132, (rép. à mot. McCraney, idem), 2237.
Chemin de fer Winnipeg and Northwestern, bill (n° 29), en comité, 2254.
Comité: travaux, étude des rapports des ministères, mode de procédure à suivre (mot.), 2137.
Employés publics: traitement, (débat sur observ. Foster), 2579 et suiv.
Intercolonial: situation du réseau, exposé de l'hon M. Graham (débat), 2885 et suiv.
Manitoba: extension des frontières, pétition à ce sujet (débat sur observ. Roche), 2366.
Marine et Pêcheries, ministre: enquête, rapport du juge Cassels, attitude du Gouvernement (int.), 2342.
Milice (sub.): matériel de guerre, 2449.
Pêcheries: attributions du Dominion et des provinces à ce sujet, négociations (quest.), 2130.
Pêcheurs, de la Nouvelle-Ecosse, correspondance avec ministère de la Marine (mot. pour doc.), 2283.
Sociétés coopératives: projet de loi à ce sujet (débat sur observ. Monk), 2458 et suiv.
Traités: traité relatif aux voies navigables, dépôt (quest.), 2131; modifications (int.), traité de 1894 entre Grande-Bretagne et Japon, mise en vigueur et expiration (int.) 2274.
Service géodésique du Canada: discussion d'une mot. y relative, 3256.
Utilisation de la lumière du jour: observ. sur bill (n° 108) y relatif, 3386.
Postes: aménagement du bureau de poste à Dartmouth, observ., 3442.
Grand-Tronc-Pacifique: coût des sections des prairies et des montagnes, observ., 3442.

BORDEN, R. L.—*Suite.*
Intercolonial: préposés aux marchandises, observ., 3445.
Foran, Wm.: quest. au sujet de son successeur, 3557
Défense navale: observ., 3716.
Grand-Tronc-Pacifique: observ. sur un prêt de l'Etat, 3777 et suiv.
Marine et Pêcheries: observ. sur la gestion du départ., 4069 et suiv., 4081.
Cobalt (lac): véto sur une loi l'Ontario y relative—disc. sur mot. Clarke pour dépôt de doc., 1862.
Miner, Bill: observ. sur son évasion, 1934.
Affaires extérieures (départ. des): disc. en comité gén. d'un proj. de résol., 2091 et suiv.
Rivière Montréal: amélioration en amont de Latchford (sub.), 3149.
Cie d'ass. Canada-Life: disc. en comité gén. du bill (n° 56), 3197.
Newmarket (canal de): observ., 3354.
Affaires extérieures: observ. en comité gén. sur le bill (n° 90) créant ce département, 4711.
Homards, pêche: quest., 5054.
Hécate, détroit: quest., 5137.
Grey, F. M.: observ. en comité gén. sur le bill (n° 132) concernant un brevet, 5139.
Grand-Tronc-Pacif., prêt: disc. gén. du bill (n° 128) y relatif, 5366; observ. en comité gén., 5455 et suiv.; 5531 et suiv.; 5583 et suiv.; 5818.
Ch. de fer central, observ., 5932 et suiv.
Yukon, ordonnances: observ. sur un proj. de résolution y relatif, 6188.
Cie de force motrice Ontario-Michigan: observ. en comité gén. sur le bill (n° 34) la concernant, 6275.
Smith, John Dennison: observ. en comité gén. sur le bill (n° 157) le concernant, 6375.
Ch. des communes, classement du personnel: observ. 6419.
Chs de fer: observ. en comité gén. sur le bill (n° 106) y relatif, 6509, 6606.
Ressources naturelles: disc. d'un projet de résolution, 6695.
Eaux frontières: observations, 6971.
Milice et Défense (sub.), 6990.
Code criminel: discussion en comité gén. sur le bill (n° 148), 6709.
Travail, création d'un départ.: disc. des articles du bill (n° 165) y relatif, 7049
Intercolonial, renvoi d'employés: quest., 7015.
Assurances: disc. des articles du bill (n° 97) y relatif, 7154.
Florence Mining Co.: observ., 7262
Cour d'échiquier: disc. des articles du bill (n° 151) la concernant, 7083.
Cours de comté: disc. d'un projet de résolution, 7103.
Service civil, augmentation gén. des traitements: disc. sur la 3e lect. du bill (n° 187) y relatif, 7157.
Sissiboo (rivière), pont: observ., 7179.
Mission (rivière), quai: quest., 7260.
Législation du Sénat (sub.), 7413
Travail, création d'un département: disc. gén. du bill (n° 165) y relatif, 7045; disc. des articles, 7158.
Défense impériale: observ., 7282.

BOYER. Gustave, *Vaudreuil.*

Traduction française des bulletins du recensement et statistiques (quest.), 1483.
Carillon (forces hydraul. au rapide de) (quest.), 1645.
Débats: coût de l'impression (quest.), 1821; personnel des traducteurs (quest.), 1822.
Pont de Québec: traduction du rapp. de l'enquête sur l'écroulement (quest.), 1822.
Passe migratoire de la rivière Delisle: mot. pour documents, 1835.
Traducteurs des Communes: fonctions et organisation (mot. pour dépôt de doc.), 1835
Station agricoles (création de nouvelles): disc. d'un proj. de résol., 2054.
Compagnie de fabrication et de force motrice des rapides des Cèdres: bill (n° 94), 1re l., 2238; 2e l., 2725.
Traduction française de la loi relative aux terres du domaine fédéral (int.), 560.
Recensement prochain: crédit à cette fin (int.), 560.
Canal de Soulanges: employés (int.), 915.
Service des dépêches à Sainte-Justine: quest., 3681.
Sainte-Anne-de-Bellevue: dragage aux écluses, quest., 3684.

BOYCE, Arthur Cyril, *Algoma-ouest.*

Secrétariat d'Etat: démission de l'h. M. Scott et nomination de l'h. M. Murphy (int.), 193.
Travaux publics: réception et ouverture des soumissions (débat sur mot. Reid), 218 et suiv.
Phares: gardiens (int.), 355.
Piscifacture: au Sault Sainte-Marie (int.), 355.
Ile Saint-Joseph: quais (int.), 356.
Rivière Michipicoten: quai (int.), 356.
Sea-Gull: quai (int.), 357.
Importations: au Sault Sainte-Marie (int.), 357.
Tenby-Bay: quai (int.), 358.
Listes électorales: coût (int.), 358.
Acier: compagnie d'aciérie d'Algoma, fabrication de rails (int.), 354; importation d'acier (int.), 374.
Compagnie W. S. Loggie: paiements à elle faits (int.), 506, 704.
Compagnie de force motrice d'Ontario et du Michigan: bill (n° 34), institution civile, 2e l., 1083.
Traité des eaux limitrophes: observations, 1428; quest., 4522.
Glencoe: édifice public (sub.), 1451.
Réserve indienne de Caughnawaga (quest.), 1489.
Fusiliers d'Algoma (97e rég.), (quest.), 1490.
Edifices publics à Ottawa (service téléphonique) (sub.), 1699.
Cobalt (lac): véto sur une loi d'Ontario y relative—disc. sur mot. Clarke pour dépôt de doc., 1846.
Doucet's-Landing: quai sur pilotis (sub.), 2687 et suiv.
Traités: traité relatif aux voies navigables internationales; ratification, dépêche (int.), 2468.
Nipigon (riv.): dragage (quest.), 3863, 4455, 5926.

BOYCE, A. C.—*Suite.*

Vétérans de l'expédition de la Rivière-Rouge; récompenses (quest.), 4213.
Sault Ste-Marie: posage des bouées (quest.), 3683.
Marine et Pêcheries: observ. sur la gestion du départ., 4102.
Chemin de fer Superior and Western Ontario: observ. en comité gén. sur le bill (n° 78) y relatif, 4183 et suiv.
Jacobs, Macdonald F., de Caughnawaka: mot. pour dépôt de doc., 1500.
Postes, courriers convoyeurs, augmentation de salaires: quest., 4455.
Ports et quais de l'Etat: observ. en comité gén. sur le bill (n° 89) y relatif, 4664.
Cie de force motrice Ontario-Michigan: observ. en comité gén. sur le bill (n° 34) la concernant et suiv.; 5852 et suiv.
Dragage à Port-Arthur et à la rivière de la Mission: quest., 6064.
Galerie nationale des arts: quest., 6392.
Ressources naturelles: disc. d'un projet de résolution y relatif, 6688.
Eaux frontières: observ., 6928.

BRADBURY, George Henry, *Selkirk.*

Winnipeg-Beach: jetée protectrice (int.), 353.
Dragage: de la rivière Icelander (int.), 366; dragage dans le lac Winnipeg (int.), 915.
Postes: bureau de poste de Selkirk (int,), 366, 558; transport des dépêches entre la gare et le bureau de poste de Winnipeg (int.), 916.
Elmwood: bureau de poste, emplacement, (int.), 501.
Lac du Bonnet: pêche de l'esturgeon, conditions favorables (int.), 559.
Rapides de Saint-André: écluses, construction, nombre d'hommes y employés (int.), 559.
Poisson: poisson blanc, défense de le pêcher, application au lac Playgreen (int.), 359; poisson exporté du Manitoba, de 1893 à 1900 (mot. pour doc.), 871.
Pénitenciers: pénitencier de Kingston (sub.), 957 et suiv.; du Manitoba (sub.), 969 et suiv.
Indiens (sub.): dépenses générales, 1072 et suiv.; appointements et secours, 1201 et suiv.
Chemin de fer transcontinental national: achat de terrains pour tête de ligne à Winnipeg (mot. pour doc.), 1140.
Steamers du département des Affaires indiennes sur le lac Winnipeg (quest.), 1482.
Phares au lac Winnipeg (quest.), 1482.
Observ. sur les expériences de la tourbe combustible par le département des mines, 1586.
Collège militaire royal de Kingston (agrandissement des intallations (sub.), 1595.
Edifice public à Dauphin (sub.), 1631.
Edifice des postes de Winnipeg (sub.), 1637.
Franchise postale, usage abusif : observations, 1759.
Postes (service ext.), traitements et allocations (sub.), 1810.
Arpentage: exécuté par M. Vaughan (mot. pour doc.), 2247.
Ecluses de Saint-André: pont (int.), 2281.
Chemin de fer Winnipeg and Northwestern: bill (n° 29), en comité, 2252.
Poisson pêché en été, et expédié (int.), 2247.

BRADBURY, G. H.—*Suite.*
Rapides Saint-André, amélioration (sub.), 2214.
Tiffin: port, améliorations (sub.), 2234.
Métis des Etats-Unis: ceux qui ont reçu du scrip (mot. pour dépôt de doc.), 1836.
Ch. de fer de l'île du Prince-Edouard: agrandissement des installations à Charlottetown (sub.), 3138.
Ports, rivières et ponts: améliorations en général dans le Manitoba (sub.), 3159.
Lac Dauphin: abaissement du niveau (sub.), 3171.
Otonabee (rivière): dragage (quest.), 3219, 4453.
Cie du ch. de fer Pacifique-Canadien: bill (n° 79), disc. en comité général, 3335.
Homesteads: à l'ouest du lac Winnipeg (quest.). 3438.
Pêcheries du Manitoba: observ., 3441.
Subvention au journal "Canada Posten": mot. pour dépôt de doc., 4214.
Elévateur à grain, exploitation par l'Etat; observ. sur un projet de résolution, 4248.
Traité de la réserve Saint-Pierre: mot. pour dépôt de doc., 1500.
Postes: agents des services extérieurs, observ., 4485.
Ports et quais de l'Etat: observ. en comité général sur le bill (n° 89) y relatif, 4671.
Cie de force motrice Ontario-Michigan: observ. en comité général sur le bill (n° 34) la concernant, 4768 et suiv.
Budget: discussion gén., 5304.
Ports et quais de l'Etat: observ. en comité gén. sur le bill (n° 89) y relatif, 6204.
Terres fédérales, gestion (sub.), 6590.
Réglementation des pêcheries: observ., 6797 et suiv.
Pêcheries du Manitoba: observ., 7283.
Pilotage, commission de Victoria (C.-A.): observ., 7213.

BRISTOL, Edmond, *Toronto-centre.*
Cie de force motrice Ontario-Michigan: observ. en comité gén. sur le bill (n° 34) la concernant, 5698.
Chemins de fer: observ. en comité gén. sur le bill (n° 106) y relatif, 6543.

BRODER, Andrew, *Dundas.*
Nation (rivière), dragage: mot. pour doc., 722.
Edifice public à Dauphin (sub.), 1632.
Fermes expérimentales: nouveaux bâtiments et améliorations (sub.), 1690.
Station agricoles (création de nouvelles): disc. d'un projet de résol., 2058.
Commission des chemins de fer: un cultivateur comme commissaire (débat sur mot. Staples), 2815 et suiv.
Service géodésique du Canada: discussion d'une mot. y relative, 3255.
Ressources naturelles: observ. en comité gén. sur projet de résol. y relatif, 6683.

BRODEUR, Hon. Louis Philippe, *Rouville.*
Marine et Pêcheries: ministère, rapport de l'enquête conduite par l'hon. juge Cassels, (dépôt), 15; appointements, (sub.), 400 et suiv.; employés du ministère dans le comté d'Halifax, (rép. à int. Borden), 703; rapport du ministère, (dépôt), 777; employés du ministère à Halifax, (rép. à int. Borden), 921, 1139; abolition du patronage, (rép. à int. Foster), 922.

BRODEUR, Hon. L. P.—*Suite.*
Discours du trône: adresse en réponse, (débat), 65.
Pêcheries: rapport de M. Bastedo, (rép. à int. Borden), 345; développement, (mot. Sinclair), 541 et suiv.
Steamer "Montcalm": travail au Cap-Rouge, (rép. à int. Paquet), 346; nouvel ingénieur (rép. à int. Paquet), 576.
Homards: conserves, (rép. à int Sinclair), 346.
Phares: gardiens, (rép. à int. Boyce), 355.
Piscifactures: au Sault-Sainte-Marie, (rép. à int. Boyce), 355.
Tadousac: navigation d'hiver, (rép. à int. Gauvreau), 363.
Esquimault: station navale, maintien, (rép. à int. Barnard), 368.
Compagnie W. S. Loggie: paiements à elle faits, (rép. à int. Boyce), 507.
Steamer brise-glace: pour le étroit de Northumberland, construction, (rép. à int. Fraser), 710.
Steamers "Stanley" et "Minto": officiers et membres de l'équipage, (rép. à int. Brodeur), 711.
Pisciculture: au lac Winnipegosis, (rép. à int. Campbell, 866; au Sault-Sainte-Marie, (rép. à int. Boyce), 356; à Banff, (rép. à int. McCarthy), 917.
Immigration: et rapatriement, (débat sur mot. Paquet), 893.
Montréal: droits de quaiage, et renvoi des employés de la commission du port, (rép. à int. Gervais), 920.
Compagnie de force motrice d'Ontario et du Michigan: bill (n° 34), 2e l., 1108 et suiv.
Traité: concernant eaux internationales et pêcheries du N.-B., entrefilet du "Globe", de Saint-Jean, (rép. à int. Daniel), 1314.
Pêche: primes aux pêcheurs, formules pour les obtenir, distribution en retard, (rép. à int. Crosby), 1077; 1319.
Comités (création de nouveaux): dépôt d'un proj. de résolution, discussion en comité et adoption, 1394.
Etablissement piscicole: question Campbell, 1481.
Permis de pêche dans les lacs du Manitoba: question Campbell, 1481.
Frai de poisson blanc pour le lac Winnipegosis: question Campbell, 1482.
Phares au lac Winnipeg: question Bradbury, 1482.
Equipages des bateaux brise-glace de l'Etat: adoption, après débat, d'une mot. y relative, 1556.
Pêche en été dans le lac du Bonnet: question Campbell, 1829.
Comités: travaux, étude des rapports des ministères, mode de procédure à suivre (rép. à mot. Borden), 2137 et suiv.
Entreprises publiques: avis d'adjudication (int. Currie), 2927.
Fagin, Thomas: emploi (int. Monk), 2276.
Fleuve Saint-Laurent: largeur et profondeur, dragage (int. Ecrement), 2272.
Soulanges (île): changement de nom (int. Lortie), 2918.
Leblanc, J. O.: destitution (int. Crocket), 2744.
Navires de guerre anglais demandés: mis à la disposition du Canada (int. Barnard), 2513.

BRODEUR, Hon. L. P.—*Suite.*
Pêche: navire garde-pêche sur la côte du Pacifique, construction (int. Smith), 2278.
Pêcheries: combien de croiseurs pour les protéger (int. Smith), 2931.
Télégraphie sans fil, système Marconi, stations entre Montréal et Québec (int. Ecrement), 2923.
Traduction des lois: titres non traduits en français, dans la version française (débat sur observ. Paquet), 2134.
Navigabilité de la baie de Dixon et du port de Prince-Rupert (quest. Cowan), 2738.
Marine, comptabilité du département: quest. Lennox, 1831, 2026; service des achats: question Cowan, 2085.
Banfield-Creek, bateau de sauvetage: question Barnard, 1831.
Passe migratoire de la rivière Delisle: observ. sur mot. Boyer, 1835.
Ports et quais de l'Etat: dépôt d'une bill (n° 89) y relatif, 2082; observ. en comité gén. 4653, 6192, 6429.
McPhaiden (cap.): rép. à quest. Cowan, 2084.
Phares (commission des): rép. à quest. Cowan, 2085.
"Minto" et "Stanley": rép. à quest. Rhodes, 2087.
East-Point (port de): rép. à quest. Fraser, 3377.
Georgetown (île P.-E.): agents du départ. de la Marine, rép. à quest. Fraser, 3377.
Stations météorologiques : rép. à quest. Thornton, 3377.
Navires canadiens: rép. à quest. Currie, 3378.
Hôpital Saint-Joseph en Col.-Angl.: rép. à quest. Barnard, 3380.
Oshawa (port d'): rép. à quest. Hughes, 3384.
Pêcheries du Manitoba: observ. 3442.
Marine et Pêcheries, adjudications de fournitures: rép. à quest. S. Sharpe, 3673.
Pisciculture dans Ontario: rép. à la quest. Edwards, 3680.
Engagement forcé des matelots à Vancouver: question Cowan, 3682.
Sault-Sainte-Marie: posage des bouées, rép. à la quest. Boyce, 3683.
Pêche dans les eaux du Pacifique: réponse à la quest. Cowan, 3684.
Défense navale: observ., 3757.
Marine et Pêcheries, (départ.): appointements (sub.), 3900; dép. casuelles (sub.), 3914; disc. d'une interpellation sur la gestion du départ., 3919 et suiv.
Stations météorologiques à Port-Hope: rép. à quest. Thornton, 4207.
Marine et Pêcheries, achats de fournitures: explications sur un fait personnel, 4266.
Marine marchande: dépôt d'un bill (n° 131), modifiant la loi y relative, 4352; observ. en comité gén., 5486.
Ch. de fer Nord-Canadien de Québec: observ. sur les modific. du Sénat au bill (n° 38) y relatif, 4395.
Paquebots (service entre la France et le Canada): disc. d'un proj. de résolution, 4675; dépôt d'un bill (n° 146) y relatif, 4684; observ. en com. gén., 5486 et suiv.
Marine, capitaines au service du départ.: rép. à quest. Lachance, 4945.

BRODEUR, Hon. L. P.—*Suite.*
Pêcheries en Nouvelle-Ecosse, agents: rép. à quest. Jameson, 4946.
Niagara, embacle de glace: rép. à quest. Lancaster, 4952.
Eaux navigables: dépôt d'un bill (n° 152) y relatif, 5048; observ. en comité gén., 5493.
Montréal, commission du port: dépôt d'un bill (n° 154), 5049; observ. dans la disc. gén., 5503.
Homards, pêche: rép. à quest. Borden, 5054.
Cie d'ass. Canada Life: observ. sur mot. de renvoi au comité des ordres permanents, 5737 et suiv.
Pêcheries du Cap-Breton: rép. à quest. Maddin, 5916.
Pêcheries de Pictou, gardiens et surveillants: rép. à quest. Rhodes, 5917.
Cabotage au Canada: rép. à quest. Stanfield, 5918.
Glace-Bay, feux de direction: quest. Maddin, 5929.
Garde-pêche de Victoria (N.-E.): quest., 5922.
Navigation en Nlle-Ecosse: quest. Jameson, 5926.
Passamoquoddy, claies dans la baie: quest. G. Taylor, 6394.
Ch. des communes, classement du personnel: observ., 6418.
Cie du pont et de la gare terminus de Montréal: disc. des articles du bill (n° 180) la concernant, 6956.
Milice navale (sub.), 7012
Observation des marées (sub.), 7008.
Subvention aux sociétés de sauvetage (sub.), 7009.
Entretien des vapeurs du service des mers du Nord (sub.), 7010.
Service marit. et fluvial, entretien des vapeurs et bateaux brise-glace (sub.), 6998.
Bateau brise-glace pour détroit Northumberland (sub.), 7002.
Récompenses aux sauveteurs (sub.), 7004.
Enquêtes sur les naufrages (sub.), 7007.
Enlèvement d'obstacles dans les rivières (sub.), 7008.
Prince-Edouard (île), état des communications: observations, 6788.
Réglementation des pêcheries: observations, 6827, 6842.
Gorman, L. F. (sub.), 7324.
Young, W. S. (sub.), 7324.
Hôpitaux de marine (sub.), 7286.
Etablissements de pisciculture (sub.), 7286.
Croiseur du service des pêcheries (sub.), 7287.
Ostréiculture (sub.), 7289.
Entrepôt frigorifique pour la boitte (sub.), 7290.
Usines d'expériences relatives au chien de mer (sub.), 7291.
Etablissements d'expériences pour la salaison du poisson (sub.), 7293.
Stations biologiques (sub.), 7294.
Poisson frais, transport et conservation (sub.), 7296.
Commission des pêcheries (sub.). 7298.
Juridiction sur les pêcheries (sub.), 7299.
Gratifications aux agents des douanes (sub.), 7299.
Commission internationale des pêcheries (sub.), 7301.
Vancouver, ligne de vapeurs (sub.), 7323.

BRODEUR, Hon. L. P.—*Suite.*
Clarke, A. G., indemnité (sub.), 7323.
Chenal du Saint-Laurent (sub.), 7214.
Service des phares et des côtes, agences, loyers, etc. (sub.), 7227.
Salaires et allocations aux gardiens de phares (sub.), 7227.
Commissaires du port de Montréal: disc. des articles du bill (n° 154) les concernant, 6884; prêt: dépôt et adoption d'un projet de loi, 7076.
North West Fish Co., quest. Campbell, 7110.
McRae, Hector: quest. Maddin, 7117.
Phare de l'île Fish: quest. Fraser, 7120.
Pilotage, commission à Victoria (C.-A.): observ., 7192.
Chantiers de marine à Sorel sub.), 7222.
Outillage de dragage (sub.), 7223.
Quais permanents sur le lac Saint-Perre (sub), 7225.
Vapeur pour service des feux sur les Grands lacs (sub.), 7249.
Construction de phares et matériel (sub.), 7243.
Achat d'un terrain à Saint-Jean (N.-B.) (sub.), 7255.
Service météorologique (sub.), 7255.
Etudes hydrographiques (sub.), 7256.
Bateau pour le service des études hydrographiques (sub.), 7256.
Pilotage, commission à Victoria (C.-A.): observ., 7197.

BUREAU, Hon. Jacques, *Trois-Rivières-et-Saint-Maurice.*
Immigration et rapatriement (débat sur mot. Paquet), 899.
Pénitenciers: en général (sub.), 932 et suiv.; pénitencier de Kingston (sub.), 934 et suiv.; pénitencier de Saint-Vincent-de-Paul (sub.), 964 et suiv.; de Dorchester (sub.), 967; du Manitoba (sub.), 969; de la Colombie-Anglaise (sub.), 975 et suiv.
Franchise postale (usage abusif de la): observations, 1761, 1780.
Miner, Bill: observ. sur son évasion, 1937
Journaux libéraux (lettre hebdomadtaire aux): rép. à quest. J. D. Taylor, 2028.
Ch. de fer Nord-Canadien de Québec: observ. sur modif. du Sénat au bill (n° 38) y relatif, 5766.
Ch. de fer de l'Est du Saint-Maurice: discussion gén. du bill (n° 176) y relatif, 6389.
Code criminel: discussion gén. du bill (n° 148), 6705.

BURRELL, Martin, *Yale-Caribou.*
Discours du trône: adresse en réponse (débat), 74.
Substances alimentaires et engrais; falsification (sub.), 482.
Travail: ministère, enquêtes sur différends industriels (sub.), 697.
Election de Comox-Atlin, émission des brefs (int.), 718, 871, 920.
Expositions: (sub.), 770 et suiv.
Greenwood et Grand-Forks: bureaux de poste, emplacements (int.), 859.
Pénitenciers: pénitencier de la Colombie-Anglaise (sub.), 977, 999 et suiv.
Edifices publics de Welland, Whitby et Simcoe, 1619.

BURRELL, M.—*Suite.*
Franchise postale (usage abusif de la): observations, 1770.
Caribou: service du courrier (quest.), 1832.
Téléphones: disc. d'un proj. de résol. relatif aux tarifs, 1911.
Miner, Bill: observ. sur son évasion, 1943.
Postes télégraphiques: approvisionnement (quest.), 2026.
Stations agricoles: disc. d'un proj. de résolution, 2040.
Chemin de fer de la rivière Kettle: bill (n° 96), 1re l., 2238; 2e l., 2725.
Commission des chemins de fer: un cultivateur comme commissaire (débat sur mot. Staples), 2817.
Edifices publics (sub.): améliorations aux édifices publics de la Colombie-Anglaise, 2191 et suiv.
Elections différées: projet de résol. (débat), 2984 et suiv.; mis aux voix et rejeté, 3044.
Fruits importés des Etats-Unis en Colombie-Anglaise (quest.), 3436.
Ashcroft: réseau télégraphique (sub.), 3545.
Fruits: observ. sur la loi relative à la marque des fruits, 3557 et suiv.
Engrais agricoles: observ. en comité gén. sur le bill (n° 110) y relatif, 4688 et suiv.
Grand-Tronc-Pacifique, prêt: disc. gén. du bill (n° 128) y relatif, 5437, 5600.
Ports et voies fluviales en Colombie-Anglaise, travaux généraux (sub.), 6868.

CALVERT, William Samuel, *Middlesex-ouest.*
Chemin de fer Toronto-Niagara and Western: bill (n° 42), 1re l., 660; 2e l., 1042: en comité, 2177; 3e l., 2181.
Explication sur un fait personnel, 6730.

CAMPBELL, Glen, *Dauphin.*
Discours du trône: adresse en réponse (débat), 137.
Dragage: de la rivière Mossy (int.), 861.
Pisciculture: au lac Winnipegosis (int.), 865.
Etablissement piscicole (quest.), 1481.
Permis de pêche dans les lacs du Manitoba (quest.), 1481.
Frai de poisson blanc pour le lac Winnipegosis (quest.), 1481.
Pêche en été dans le lac du Bonnet (quest.), 1829.
Miner, Bill: observ. sur son évasion, 1986.
North West Fish Co.: quest., 7109.
Explication sur un fait personnel, 7110.
Lac Manitoba: abaissement du niveau de l'eau (int.), 2741.
Milice (sub.): appointements, 2428 et suiv.
Pêche dans le lac Winnipegosis, 2515.
Irrigation de certaines terres (quest.), 2514.
Lac Dauphin: abaissement du niveau des eaux (sub.), 3171.
Buttes-à-la-Lime: agence indienne (quest.), 3219.
Squatters à Dauphin (aide aux) (quest.), 3220.
Bois: permis de coupe émis en faveur de T. A. Burrows (int.), 2740.
Chemin de fer Winnipeg and Northwestern: bill (n° 29), en comité, 2249.

CAMPBELL, G.—*Suite.*
Commission des chemins de fer: un cultivateur comme commissaire (débat sur mot. Staples), 2793.
Compagnie du chemin de fer Pacifique-Canadien: disc. en comité gén. du bill (n° 79), 3336.
Budget: discussion gén., 5121.
Terres fédérales (sub.), 6599.
Commissions illicites ou secrètes: bill (n° 31), comité, 1193 et suiv.

CARVELL, Frank B., *Carleton (N.-B.).*
Saint-Jean (fleuve): levés entre Fredericton et Woodstock (sub.), 1736.
Chemin de fer canadien de l'ouest de Liverpool: disc. en comité gén. sur le bill (n° 44) y relatif, 1788.
Téléphones: disc. d'un projet de résol, relatif aux tarifs, 1897.
Dragage au port de Saint-Jean: observ., 4596.
Grey, F. M.: observ. en comité gén. sur le bill (n° 132) concernant un brevet d'invention, 5145.
Extradition: observ. en comité gén. sur le bill (n° 149) y relatif, 5510.
Cie de force Ontario-Michigan: observ en comité gén. sur le bill (n° 34) la concernant, 5670, 6276.
Grand-Tronc-Pacifique, prêt: observ. en comité gén. sur le bill (n° 128) y relatif, 5861.
Smith, John Dennison: observ. en comité sur le bill (n° 157) le concernant, 6376.

CASH, Edward L., *Mackenzie.*
Chemin de fer de la baie d'Hudson au Pacifique: bill (n° 43), 1re l., 660; 2e l., 1042; en comité, 2182.
Chemin de fer Manitoba and Northwestern: dépôt d'un bill (n° 81) y relatif, 1742; 2e l., 2269; observ. en comité gén., 4167, 4176; discussion des modifications du Sénat, 6378 et suiv.

CHISHOLM, Alexander W., *Inverness.*
Caisses d'épargnes, (intérêt sur les dépôts dans les: quest. 1474.
Primes aux agents d'immigration: quest., 1487.
Budget: discussion gén., 5347.

CHISHOLM, Thomas, *Huron-est.*
Chemin de fer du Pacifique-Canadien: nouvelles actions, (débat sur observ. Maclean), 451.
Postes: dépôt d'un bill (n° 19) pour modifier la loi des postes, comité, 786 et suiv.
Hygiène publique: création d'un conseil, (débat sur projet de résolution Black), 1153.
Chemin de fer de Prince-Albert à la baie d'Hudson: bill (n° 62), institution civile, en comité, 2677.
Terres fédérales non encore vendues, au Nord-Ouest(int.), 2508.
Travaux publics dans Huron-est (quest.), 3677; dans Wellington-sud (quest.), 3865; dans Middlesex-ouest (quest.), 4460; à Peterboro: (quest.), 4884.
Chemin de fer Manitoba and Northwestern: observ. en comité gén. sur le bill (n° 81) y relatif, 4177.
Welland: travaux publics (quest.), 4213.

CHISHOLM, T.—*Suite.*
Grand-Tronc-Pac.: prêt de l'Etat, observ. en comité gén., 4321.
Wingham, édifices publics: quest., 4884.

CHISHOLM, William, *Antigonish.*
Pénitencier de la Colombie-Anglaise (sub.), 1000 et suiv.
Intercolonial: location des embranchements (débat sur projet de résol. Emmerson), 2339.
Annapolis: port, brise-glace (sub.), 2479.

CLARKE, Alfred Henry, *Essex-sud.*
Chemins de fer: bill (n° 7), relatif à incendies causés par locomotives, 1re l., 97; 2e l., 393.
Viandes et conserves alimentaires: application de la loi y relative (int.), 162.
Compagnie d'assurance Canada-Life: bill (n° 56), 1re l., 914.
Comptes publics (comité des): renvoi de pièces, 1563.
Cobalt (lac): véto sur une loi d'Ontario y relative, mot. pour dépôt de doc., 1836.
Stations agricoles (création de nouvelles): disc. d'un proj. de résol., 2064.
Chemin de fer de la vallée de la rivière Kettle, compagnie du: prorogation du délai pour achever voies autorisées (1er rapport du comité des ordres permanents demandant que l'avis donné pour bill à ce sujet soit jugé suffisant), (mot. pour adop.), 2131.
Cie d'assurance Canada-Life: disc. en comité gén. sur le bill (n° 56) la concernant, 2718, 2724, 3179 et suiv.; renvoi au comité des ordres permanents, 4713; observ. sur mot. de renvoi au comité des ordres peramnents, 5712 et suiv.
Cie du chemin de fer Windsor, Essex and Lake Shore Rapid: dépôt d'un bill (n° 120), 4017.
Florence Mining Co.: observ., 7279.

CLARK, Michael, *Red-Deer.*
Animaux, maladies contagieuses: bill (n° 18), comité, 811.
Commission des chemins de fer: un cultivateur comme commissaire (débat sur mot. Staples), 2793.
Explication sur un fait personnel: un article du "Toronto World", 4159.
Dragage au port de Saint-Jean: observ., 4617.
Budget: discussion générale, 4935, 4953.
Bétail: développement de cette industrie (sub.), 6163.
Immigration: agences canadiennes et étrangères (sub.), 7372.

CONGDON, F. T., *Yukon.*
Elections différées (débat sur projet de résolution Burrell), 3004 et suiv.
Défense navale: observ., 3726.
Gendarmerie du Nord-Ouest (sub.), 3874.
Extradition: observ. en comité gén. sur le bill (n° 149) y relatif, 5515.
Yukon, ordonnances: observ. sur un proj. de résolution y relatif, 6190.
Chemins de fer: observ. en comité gén. sur le bill (n° 106) y relatif, 6534.

CONMEE, James, *Thunder-Bay-et-Rainy-River.*
Compagnie de force motrice Ontario-Michigan: bill (n° 34), institution civile, 1re l., 491; 2e l., 1082; disc. des articles, 4725 et suiv.; 5567 et suiv.; 5627, 5675, 5841, 6261 et suiv.
Commissions illicites ou secrètes: bill (n° 31), comité, 1194 et suiv.
Canal Welland (sub.): ponts de fossés d'irrigation, 2151 et suiv.
Chemin de fer (loi des): bill (n° 99) pour modifier, 1re l., 2238.
Chemin de fer Superior and Western Ontario, compagnie du: bill (n° 78), 2e l., 2383; disc. des articles, 4183.
Chemin de fer Winnipeg and Northwestern: bill (n° 29), en comité, 2263.
Mise à part de $200,000 par année pour traverses à niveau (projet de résol. Graham), débat, 2523.
Allegash (rivière), détournement des eaux: discussion d'une mot. y relative, 3262.
Electorale (loi): dépôt d'un bill (n° 112) la modifiant en ce qui concerne les employés de chemins de fer, 3669.
Marine et Pêcheries: discussion de l'interpellation sur la gestion du département, 4066 et suiv.
Chemin de fer de Thessalon and Northern: observ. en comité gén. sur le bill (n° 104) y relatif, 5856, 6367.
Eaux navigables, protection: observ. sur la 3e l. du bill (n° 152) y relatif, 6434.
Dragage au port de Saint-Jean: observ., 4501 et suiv.
Explication sur un fait personnel, 4525.
Engrais agricoles: observ. en comité gén. sur le bill (n° 110) y relatif, 4705 et suiv.
Eaux navigables: dépôt d'un bill (n° 150) y relatif, 4939.
Grand-Tronc-Pacifique, prêt: observ. en comité gén. sur le bill (n° 128) y relatif, 5827 et suiv.

COWAN, George Henry, *ville de Vancouver.*
Discours du trône: adresse en réponse, (débat), 58.
Service civil: augmentations d'appointements d'après la nouvelle loi (débat sur projet de résolution Fisher), 322.
Banque de Vancouver: bill (n° 52), 1re l., 778, 2e l., 1042; disc. des articles, 2268.
Compagnie d'assurance sur la vie British Columbia: bill (n° 55), 1re l., 914.
Glencoe: édifice public (sub.), 1449.
Secrétaire du scrutin à Vancouver (quest.), 1497.
Miner, Bill: observ. sur son évasion, 1948.
Réserve indienne de Kitsilana (quest.), 2083.
McPhaiden (cap.): (quest.), 2084.
Marine, service des achats (quest.), 2084.
Phares (commission des): (quest.), 2085.
Grand-Tronc: dette due au Canada (quest.), 3220.
Guerre sud-africaine: concessions de terre aux vétérans (débat sur observ. Lennox), 2349.
Postes: poste rurale dans district de Central Park, pétition à ce sujet (int.), 2738
Vancouver: élévateur à grain, construction (int.), 2738.
Navigabilité de la baie Dixon et du port de Prince-Rupert (quest.), 2737.
Ashcroft: réseau télégraphique (sub.), 3541.

COWAN, G. H.—*Suite.*
Engagement forcé des matelots à Vancouver: (quest.), 3682.
Pêche dans les eaux du Pacifique: (quest.), 3683; mot. pour dépôt de doc., 4215.
Budget: discussion générale, 5001.

CROCKET, Oswald Smith, *York* (*N.-B.*).
Travaux publics: réception et ouverture des soumissions cachetées pour exécution de travaux publics (débat sur mot. Reid), 272 et suiv.
Pénitenciers: pénitencier de Dorchester, (sub.), 967 et suiv.
Edifices publics: à Ottawa: palais législatif, améliorations (sub.), 133 et suiv.
Dragage à Indian-Point (N.-B.): (quest.), 1476.
Beaver-Harbour: quai (sub.), 1715.
Bouctouche: chenal à travers la grève (sub.), 1717.
Dover: quai sur la rivière Petitcodiac (sub.), 1719.
Moncton: agrandissement du quai (sub.), 1720.
Richibouctou: quai (sub.), 1723.
Chemins de fer: mise à part de $200,000 par année pour traverses à niveau (projet de résol. Graham), débat, 2528 et suiv.
Dragage: à Indian-Head (int.), 2924.
Leblanc, J. O.: destitution (int.), 2744.
Oromocto: quai, coût (int.), 2450.
Postes: service postal quotidien dans Queen-et-Sunbury (int.), 2509.
Quais dans comtés de Queen et de Sunbury, construction (int.), 2452, 2508.
Saint-Jean: port, améliorations (sub.), 2230 et suiv.
Saint-Jean (fleuve) et tributaires (sub.), 1730; quai de marée (sub.), 1732.
Shippagan: améliorations du port (sub.), 1740.
Edifices publics fédéraux au Nouveau-Brunswick (sub.), 3390.
Bonaventure (rivière): jetée de dérivation (sub.), 3465.
Dragage dans les Provinces maritimes (sub.), 3532.
Intercolonial: état des travaux de Moncton adjugés à M. Wallberg (quest.), 3675.
Debec: personnel de la douane (quest.), 3864.
Dragage au port de Saint-Jean: observ., 4583.
Bathurst, percepteur de la douane: quest., 5422.
Woodstock: salle d'armes: quest., 5422.
Chemin de fer central: observ., 6046, etc., 6067, etc.
Saint-Jean (fleuve) et affluents: quais (sub.), 3424.
Marine et Pêcheries (départ.): appointements (sub.), 3902.
Dragage au port de Saint-Jean: observ., 4491 et suiv.
Cour suprême du Nouveau-Brunswick: quest., 7015.

CROSBY, Adam B., *Halifax.*
Travaux publics: réception et ouverture des soumissions (débat sur mot. Reid), 225.
Pêcheries: développement, comité à cette fin (débat sur mot. Sinclair), 518.

CROSBY, A. B.—*Suite.*
Code criminel: bill (n° 4), 2e l., 595.
Douanes: dépenses casuelles (sub.), 631 et suiv.
Halifax: hôtel des postes, reconstruction (int.), 859; édifice de la douane, coût (int.), 860.
Pêche: primes, formules pour en obtenir (int.), 1077, 1318.
Indiens (sub.): frais de voyages et d'écritures pour les inspecteurs, 1227; secours aux Indiens indigents dans les districts éloignés, 1231.
Edifices publics à Ottawa: palais législatif, améliorations (sub.), 1329 et suiv.
Musée Victoria à Ottawa: continuation des travaux (sub.), 1350 et suiv.
Collège milit. royal de Kingston (agrandissement des intallations (sub.), 1595.
Saint-Jean (fleuve) et tributaires (sub.), 1729; levés entre Fredericton et Woodstock (sub.), 1735.
Franchise postale (usage abusif de la): observations, 1768.
Intercolonial, préposés aux marchandises: observ., 3447.
Pêche, primes et permis: mot. pour dépôt de doc., 4214.
Annapolis: port, brise-glace (sub.), 2476 et suiv.
Caribou: jetée, dépenses (int.), 2274.
Cow-Bay: havre, améliorations (sub.), 2607 et suiv.
Guerre sud-africaine: concessions de terre aux vétérans (débat sur observ. Lennox), 2352.
Intercolonial: différend entre commis aux marchandises, arbitrage (int.), 2246.
Milice (sub.): matériel de guerre, 2449; solde à Halifax, en retard (int.), 2827, 2935.
Ports, rivières et ponts en général (sub.), 2614.
Québec: pont, plans relatifs à sa reconstruction (sub.), 2164.
Trafic-marchandises: commis, rapport du comité de conciliation à leur égard (mot. pour doc.), 2745.
Victoria: pavillon des immigrants (sub.), 2206 et suiv.
Westville: bureau de poste, construction (int.), 2915.
"Scotia", vapeur: quest., 5151.
Spry-Bay, quai: quest., 5151.
Pilotage, commission à Victoria (C.-A.): observ., 7206.
Outillage de dragage (sub.), 7225.
Croiseur du service des pêcheries (sub.), 7288.
Immigration, agences canadiennes et étrangères (sub.), 7377.
Grand-Tronc-Pacifique, prêt: observ. en comité gén. sur le bill (n° 128) y relatif, 5867.
Quarantaine, remplacement des vaisseaux "Angus" et "Challenger" (sub.), 6177.
Ports et quais de l'Etat: observ. en comité gén. sur le bill (n° 89) y relatif, 6200.
Journée de travail: observ., 6244.
Primes à la construction des navires en fer: quest., 6396.
Terres fédérales, gestion (sub.), 6592.
Service civil: observ. en comité gén. sur le bill (n° 137) y relatif, 6641.

CROSBY, A. B.—*Suite.*
Frais de la commission relative aux relations entre le Canada et les Antilles (sub.), 6881.
Service transocéanique et postal (sub.), 6977.
Milice et Défense (sub.), 6989 et suiv.
Entretien des vapeurs et bateaux brise-glace (sub.), 6998.
Travail, création d'un département: disc. des articles du bill (n° 165) y relatif, 7067.

CROTHERS, Thomas Wilson, *Elgin-ouest.*
Revenu de l'intérieur: appointements (sub.), 453 et suiv.
Travaux publics: soumissions (débat sur mot. Reid), 600 et suiv.
Douanes, dépenses casuelles (sub.), 621 et suiv.
Commissions illicites ou secrètes: disc. des articles du bill (n° 31) y relatif, 1188 et suiv., 1566.
Simcoe: édifice public (sub.), 1470.
Edifices publics de Welland, Whitby et Simcoe, 1610.
Guerre sud-africaine: concessions de terre aux vétérans (débat sur observ. Lennox), 2348.
Marine et Pêcheries: disc. d'une interpellation sur la gestion du départ., 3970.
Port-Stanley, jetée: question, 4272.
Postes, agents du service extérieur: observ., 4480.
Grand-Tronc-Pacifique, prêt: observ. en comité gén. sur le bill (n° 128) y relatif, 5536, 5811.
Chemin de fer central (affaire du): observ., 5931 et suiv.
Service civil: discussion gén. du bill (n° 187) sur l'augmentation générale de $150, 6655.

CURRIE, John Allister, *Simcoe-nord.*
Gaz et éclairage électrique: inspection, appointements, (sub.), 478.
Holland (rivière): débit (int.), 499.
Canal de la Trent: prolongement, études et rapport à ce sujet (int.), 500.
Postes: appointements (sub.), 761.
Expositions: (sub.), 767 et suiv.
Canal de Lachine: quai et bassins (sub.), 834 et suiv.
Kingston, Collège militaire royal, agrandissement (sub.), 1460.
Ottawa: édifice public pour expériences de la tourbe (subs), 1468.
Traité avec les Etats-Unis: observ. 1574.
Observations sur les expériences des combustibles par le dépt. des Mines, 1584.
Canal de la Trent (sub.), 1669, 1991 et suiv.
Chemin de fer canadien de l'ouest de Liverpool: disc. en comité gén. sur le bill (n° 44) y relatif, 1969.
Port-Colborne: travaux d'amélioration (sub.), 2012.
Welland (canal): travaux d'études, 2014.
Fédération impériale: disc. d'un projet de résolution, 6766.
Canaux: réparations, appointements des employés (sub.), 2187 et suiv.
Causes: portées devant la commission des chemins de fer, dépenses (sub.), 2182.
Commission des chemins de fer: un cultivateur comme commissaire (débat sur mot. Staples), 2822.

CURRIE, J. A.—*Suite.*
Compagnie d'assurance Canada Life: disc. des articles du bill (n° 56) la concernant, 2717.
Compagnie dite Royal Casualty and Security Company of Canada: bill (n° 51), en comité, 2721, 2877.
Compagnie dite Western Canadian Life Assurance Company: bill (n° 37), y relatif, en comité, 2712.
Cow-Bay (Port-Morien): havre, améliorations (sub.), 2606.
École de sciences appliquées : fondation (sub.), 2186.
Entreprises publiques : avis d'adjudication (int.), 2926.
Falsifications : bill (n° 107) pour modifier loi y relative, 1re l., 2631.
Middle-River: quai (sub.), 2617.
Navires canadiens, droits sur réparations faites en pays étranger (int. Currie), 2923; réparations: quest., 3228.
Primes ou subventions: en souffrance (int.), 2924.
Intercolonial, voie accessoire à Moncton (sub.), 3090.
Houille, marché national: disc. d'un proj. de résolution, 3284.
Newmarket (canal de): discus, d'une int., 3291 et suiv.
Navires brise-glace pour le détroit de Northumberland et bateau pour le service des phares dans les Grands lacs: mot. pour dépôt de doc., 3231; (quest.), 3378.
Trent (canal de la), construction (sub.), 3359
Sorel, quai en eau profonde (sub.), 3478.
Collingwood: amélioration au port (sub.), 3483.
Défense navale: observ., 3748.
Mines (départ. des): appointements (sub.), 3892.
Marine et Pêcheries (départ.) : appointements (sub.), 3900.
Chemin de fer Manitoba and Northwestern: observ. en comité gén. sur le bill (n° 81) y relatif, 4174; disc. des modifications du Sénat, 6384.
Correspondance étrangère du Gouvernement (quest.), 4208.
Grand-Tronc-Pacifique: marchés de construction de la section des prairie (quest.), 4209.
Trent (canal de la): sub., 4274.
Ports et quais de l'Etat: observ. en comité gén. sur le bill (n° 89) y relatif, 4654 et suiv.
Engrais agricoles: observ. en comité gén. sur le bill (n° 110) y relatif, 4690 et suiv.
Réglementation des pêcheries: observ., 6856.
Assurances: disc. des articles du bill (n° 97) y relatif, 7132, 7147.
Vapeur pour service des feux sur les Grands lacs (sub.), 7250.
Dragage en général (sub.), 6859.
Croiseur du service des pêcheries (sub.), 7289.
Fusil Ross: quest., 5147.
Nourriture des animaux: observ. en comité gén. sur le bill (n° 127) y relatif, 5475 et suiv.; observ. sur la 3e lect., 5482.
Chemins de fer: dépôt d'un bill (n° 172), modifiant la loi y relative, 5910.
Grains du Manitoba: dépôt d'un bill (n° 173) modif. la loi y relative, 5911.

CURRIE, J. A.—*Suite.*
Bétail, développement de cette industrie (sub.), 6159 et suiv.
Fort Malden, vente: quest., 6393.
Fusil Lee-Enfield, nouveau canon: quest., 6393.
Intérieur, services techniques (sub.), 6583.

DANIEL, John Waterhouse, *ville Saint-Jean.*
Finances: ministère, appointements et dépenses casuelles (sub.), 404.
Pêcheries: développement (mot. Sinclair), 534.
Saint-Jean (N.-B.): receveur de la poste (int.), 917.
Indiens (sub.): frais judiciaires, 1049.
Traité: concernant eaux internationales et pêcheries du Nouveau-Brunswick, entrefilet du "Globe", de Saint-Jean (int.), 1313.
Edifices publics à Ottawa: palais législatif, améliorations (sub.), 1335 et suiv.
Téléphones provinciaux: quest., 1498.
Edifices publics à Ottawa, service téléphonique (sub.), 1698.
Bouctouche: chenal à travers la grève (sub.), 1717.
Campbellton: quai en eau profonde (sub.), 1718.
Saint-Jean (fleuve) et tributaires (sub.), 1727.
Welshspool: quai (sub.), 1741.
Postes (serv. ext.): traitements et allocations, 1796.
Guerre sud-africaine: concessions de terre aux vétérans (débat sur observ. Lennox), 2346.
Intercolonial: location des embranchements observ.), 2284.
Milice, ministère (sub.): appointements, 2428, 2439.
Saint-Jean (N.-B.) : port, améliorations (sub.), 2226 et suiv.
Victoria: pavillon des immigrants (sub.), 2204.
Concessions de terres aux volontaires du Sud-Africain: quest., 6721.
Maritime Dredging Co.: quest., 7120.
Intercolonial: préposés aux marchandiese, observ., 3447.
Espagnole (rivière): travaux d'améliorations (sub.), 3521.
Sissiboo (rivière), pont: observ., 7181.
Dragage dans les Provinces maritimes (sub.), 3531.
Pêche au homard: observ., 3918.
Dragage au port de St-Jean: disc. d'une interp., 4486, 4508; observ., 4534.
Carter, Edw. S.: quest., 5356.
Saint-Jean (N.-B.): surintendant du dragage, quest., 5917.
Stations agronomiques (sub.), 6247.
Claies dans la baie de Passamaquoddy: quest., 6393.
Ports et quais de l'Etat: observ. en comité gén. sur le bill (n° 89) y relatif, 6432.

DEMERS, Joseph, *Saint-Jean-et-Iberville.*
Immigration et rapatriement: (débat sur mot. Paquet): 909.
Richelieu (rivière): travaux (sub.), 2705 et suiv.
Marine et Pêcheries: observ. sur la gestion du département, 4111.

DEVLIN, Emmanuel B., *Wright.*
Service civil: augmentations d'appointements d'après la nouvelle loi (débat sur projet de résolution Fisher), 337 et suiv.
Chemin de fer du Nord et de l'Ouest d'Ottawa: bill (n° 49), 1re l., 777; 2e l., 1042.
Immigration et rapatriement: (débat sur mot. Paquet), 904.
Douane (droits de) à Hull: quest., 1497.
Stations agricoles (création de nouvelles): disc. d'un projet de résol., 2059.
Marine et Pêcheries: observ. sur la gestion du département, 4090.
Dragage au port de Saint-Jean: observ., 4505.

DOHERTY, Charles Joseph, *Sainte-Anne, Montréal.*
Traduction des lois: titres non traduits en français, dans la version française (débat sur observ. Paquet), 2136.
Saint-François-du-Lac: quai (sub.), 3065.
Marine et Pêcheries: disc. d'une interpellation sur la gestion du département, 3919.
Postes: agents des services extér., observ., 4480.
Immigration: observ. en comité général sur le bill (n° 17) y relatif, 6487.
Chemins de fer: mot. de renvoi du bill (n° 106) y relatif, 6622.
Commissaires du port de Montréal: disc. des articles du bill (n° 154) les concernant, 6886.
Cour d'échiquier: disc. des articles du bill (n° 151) la concernant, 7078.
Cie d'assurance Security Life: disc. des articles du bill (n° 188) la concernant, 7115.
Assurances: disc. des articles du bill (n° 97) y relatif, 7150.
Immigration, agences canadiennes et étrangères (sub.), 7375.
Pilotage, commission à Victoria (C.-A): observation, 7201.

DONNELLY, James J., *Bruce-sud.*
Chesley: nouveau bureau de poste (int.), 571.
Chemin de fer de Walkerton à Lucknow: bill (n° 53), 1re l., 778; 2e l., 1042; disc. des articles, 2182.
Cornwall: édifice public (sub.), 1434.
Banque Centrale du Canada: liquidation (int.), 2273.
Grand-Tronc-Pacifique: prêt de l'Etat, observ. en comité général, 4316.

DUBEAU, Joseph Adélard, *Joliette.*
Stations agricoles (création de nouvelles): disc. d'un projet de résolution, 2066.
Chemin de fer Nord-Canadien de Québec: bill (n° 38), 1re l., 491; 2e l., 822; observ. sur modif. du Sénat, 4394, 4838.
Chemin de fer de Joliette au lac Manuan: observ. en comité gén. sur le bill (n° 126) y relatif, 5090.

DELISLE, Michel Siméon, *Portneuf.*
Magistrature de Québec, anciens juges des cours supérieure et du banc du roi: quest., 5919.

ECREMENT, Arthur, *Berthier.*
Agents d'immigration en France (quest.), 1493.
Fleuve Saint-Laurent: largeur et profondeur; dragage (int.), 2272.

ECREMENT, A.—*Suite.*
Télégraphie sans fil, système Marconi, stations entre Montréal et Québec, etc. (int.), 2923.
Téléphone, nombre de stations téléphoniques entre Montréal et Québec, etc. (int.), 2742.
Marine et Pêcheries: disc. d'une interpellation sur la gestion du département, 3986.

EDWARDS, John Wesley, *Frontenac.*
Chemins de fer: accidents, aux passages à niveau, loi pour les prévenir (int.), 263; bill (n° 6), comité, 551; (débat sur projet de résol. Lennox, à ce sujet, 1293.
Kingston: constructions sur les terrains militaires (int.), 574; terrains achetés près de Kingston, de qui? (int.), 575; pénitencier (sub.), 959 et suiv.
Terres fédérales: concessions aux vétérans de 1866 (int.), 704.
Agriculture: dépenses, de 1900 à 1908 (int.), 1129.
Hygiène publique: création d'un conseil (débat sur projet de résolution Black), 1166.
Charcuterie: importation des Etats-Unis viâ Kingston (int.), 1241.
Foin, avoine et autres produits: importation des Etats-Unis viâ Kingston (int.), 1242.
Collège militaire royal de Kingston, (agrandissement des installations (sub.), 1592; écuries (quest.), 1833; logements (quest.), 1834; coût des écuries (quest.), 1834.
Collège militaire royal: mot. pour dépôt de doc., 2029.
Kingston (hôpital vétérinaire de): mot. pour dépôt de doc., 2029.
Chemins de fer: mise à part de $200,000 par année pour traverses à niveau (projet de résol. Graham), débat, 2526.
Collège militaire royal de Kingston: prix des cottages (int.), 2450; (rép. à explic. Pugsley), 2683.
Guerre sud-africaine: concessions de terre aux vétérans, nombre de certificats émis (int.), 2983.
Kingston: hôpital vétérinaire, construction (int.), 2271; travaux publics à Kingston, coût (observ.), 2636; pénitencier, habitation du sous-préfet (int.), 2737.
Milice (sub.): achat d'armes et de munitions, champs de tir, etc., 2440 et suiv.; exercices annuels, 2443 et suiv.; dépenses casuelles, 2445; entretien des propriétés militaires, 2445 et suiv.
Canal de l'île Wolfe (quest.), 3218.
Ports, rivières et ponts: améliorations (sub.), 3492.
Sherbrooke: salle d'exercice (quest.), 3679.
Pisciculture dans Ontario (quest.), 3680.
Marine et Pêcheries: observ. sur la gestion du départ., 4145.
Kingston: fournitures en vivres aux artilleurs (quest.), 4457; fourniture de charbon au pénitencier (quest.), 4458; garde des prisonniers (quest.), 4458; fourniture de pommes de terre (quest.), 4459.
Budget: discussion gén., 5011.
Explication sur un fait personnel, 5906.
Postes, recettes de certains bureaux: quest., 5918.

EDWARDS, J. W.—*Suite.*
Marine marchande: dépôt d'un bill (n° 179) y relatif, 6185.
Chemins de fer: observ. en comité gén. sur le bill (n° 106) y relatif, 6537.
Marine et Pêcheries: dépenses casuelles (sub.), 7322.

ELSON, Peter, *Middlesex-est.*
Importations de manches de fourches, de haches, de houes, de marteaux, etc., en 1908 (int.), 1308.
Chemins de fer: mise à part de $200,000 par année pour traverses à niveau (projet de résol. Graham), débat, 2536.
Vote (bureau de): quest., 3437.
Dépêches, service dans le comté de Midlesex: quest., 3437.
Bétail, développement de cette industrie sub.), 6166.

EMMERSON, Hon. Henry Robert, *Westmoreland.*
Intercolonial: concession de droits de parcours sur ce chemin (int.) 171; employés à Moncton (int.) 348; droit de circulation sur ce chemin, demandes à cette fin (int.), 370; embranchements, rapport des commissaires à ce sujet (int.), 370, 700; vitesse des trains-poste (int.), 918; embranchements, impression des rapports à ce sujet, (int.), 922; (mot. pour doc.) 929.
Chemin de fer de Salisbury à Harvey: compagnie du, institution civile, bill (n° 35), 1re l., 491; 2e l., 817; en comité, 1439; 3e l., 1598.
Compagnie de force motrice d'Ontario et du Michigan: bill (n° 34), 2e l., 1096 et suiv.
Welshspool, quai (sub.), 1741.
Chemin de fer canadien de l'ouest de Liverpool: disc. en comité gén. sur le bill (n° 44) y relatif, 1784.
Annapolis: port, brise-glace (sub.), 2504, dragage à la baie Verte (observ.), 2504.
Compagnie dite Liverpool and Lancashire Plate Glass and Indemnity Company; bill (n° 27), en comité, 2268.
Intercolonial: location des embranchements (projet de résolution), débat, 2284 et suiv.; situation du réseau, exposé de l'hon. M. Graham (débat), 2897.
Intercolonial: conseil d'administration: quest., 5054.
Commissaires du port de Montréal: disc. des articles du bill (n° 154) les concernant, 6885.
Intercolonial, caisse des employés: disc. des articles du bill (n° 164) y relatif, 7073.

ETHIER, J. A. Calixte, *Deux-Montagnes.*
Immigration et rapatriement: (débat sur mot. Paquet), 907.
Débats: disc. d'un rapp. en comité, 1560.
Grey, F. M.: observ. en comité gén. sur le bill (n° 132) concernant un brevet d'invention, 5142.
Chemin de fer de l'est du Saint-Maurice: dépôt d'un bill (n° 176) y relatif, 6066.
Bills d'intérêt privé, remboursement de la taxe y relative: dépôt d'une motion, 6185.
Armée du salut, conseil d'administration: observ. en comité gén. sur le bill (n° 142) la concernant, 6374.
Immigration: observ. en comité gén. sur le bill (n° 17) y relatif, 6446.

FIELDING, Hon. William S., *Shelburne-et-Queen.*
Dépôt de la partie O du rapp. annuel de l'auditeur général, 1472.
Caisses d'épargnes (intérêt sur les dépôts dans les): question Chisholm.
Frappe du numéraire à la Monnaie: réponse à la question Macdonell, 1480.
Emprunts temporaires: déponse à la question Foster, 1488.
Port de Montréal (droits), 1496.
Saint-Jean (fleuve) et tributaires (sub.), 1732.
Tricentenaire de Québec: rép. à quest. Foster, 1822.
Caisses nationales d'épargne: rép. à quest. Sharpe, 1824.
Alberta et Saskatchewan: allocation annuelle, cessation (int. Herron), 2736.
Assurances: bill (n° 97) pour modifier loi des, 1re l., 2239; 2e l., 2708.
Aviation: essais au Canada (int. Hughes), 2517.
Banques chartées, balances en leur possession (int. Sharpe), 2740.
Banque Centrale du Canada: liquidation (int. Donnelly), 2273.
Banque de Vancouver: bill (n° 52), en comité, 2269.
Chemin de fer Grand-Tronc, compagnie du: dette envers le Canada et intérêt sur icelle (int. Taylor), 2920.
Chemin de fer transcontinental national: obligations, division du produit des (int. Foster), 2736; prêt de $10,000,000 à la compagnie (projet de résol.), 2825; (int. Borden), 2934.
Compagnie dite Liverpool and Lancashire Plate Glass and Indemnity Company: bill (n° 27), en comité, 2268.
Compagnie de prêt dite Great Western Permanent: institution civile, bill (n° 40), comité, 2715 et suiv.
Compagnie dite Royal Casualty and Surety of Canada, bill (n° 51), en comité, 2721 et suiv., 2876.
Compagnie dite Western Canadian Life Assurance Company, bill (n° 37), y relatif, comité, 2709.
Convention supplémentaire entre le Canada et la France, message de Son Excellence: (dépôt), 2270.
Disraéli: quai, utilité (int. Lennox), 2920.
Elections différées (débat sur projet de résolution Burrell), 3006 et suiv.
Emprunts: emprunt de janvier 1909, frais (int. Ames), 2744
Lainages: filatures de Montréal devant fermer leurs portes (int. Lennox), 2739.
Marchandises: transport entre Canada et Angleterre (int. Sproule), 2925.
Marine et Pêcheries: achat d'approvisionnements (int. Foster), 2983.
Milice: solde à Halifax, en retard (int. Crosby), 2827.
Primes ou subventions: en souffrance, (int. Currie), 2924.
Rentes viagères de l'Etat: bill (n° 109) pour modifies loi y relative, 1re l., 2825.
Sociétés coopératives: projet de loi à ce sujet (débat sur observ. Monk, 2459.
Steamers: établissement d'un service entre le Canada et l'Allemagne (int. Fowke) 2737.
Vancouver: élévateur à grain, construction int. Cowan, 2738.

FIELDING, Hon. W. S.—*Suite.*
Représentation proportionnelle : projet de résolution Monk (débat) 2773.
Rentes viagères: état des opérations, quest. John Haggart, 3678.
Emprunts de l'Etat, frais relatifs à leur négociation: quest. S. Sharpe, 1824, 2028.
Administrations centrales, personnel: quest. Foster, 1826.
Banques (loi des): question Macdonell, 1833.
Service civil: payements au personnel du service intérieur: rép. à quest. Foster, 2019.
Compagnie d'assurance Canada-Life: disc. en comité général du bill (n° 56), 3207.
Grand-Tronc, dette due au Canada: quest. Cowan, 3220.
Sucre de betteraves, droits de douane: quest. Hughes, 3222.
Houille: marché national: disc. d'un proj. de résolut., 3284.
Montréal (port de): dépôt d'un proj. de résol., 3380.
Grand-Tronc-Pacifique, coût des sections des prairies et des montagnes: observ., 3442.
Chinois, frais d'arrestation (sub.), 3666.
Dépenses non prévues, crédit spécial (sub.), 3666.
Grand-Tronc-Pac.: dépôt et disc. d'un proj. de résolution sur un prêt de l'Etat à la compagnie, 3773 et suiv.; observ. en comité gén., 4323; dépôt d'un bill (n° 128) y relatif, 4328.
Grand-Tronc (Cie du): émission d'actions, rép. à quest. Middlebro, 1361.
Emprunts: échéances prochaines, rép. à quest. Perley, 3864; à 4 p. 100, de 1874, rép. à quest. Perley, 3864; (quest.), 3917.
Finance (loi de) provisoire: adoption, 4276.
Emprunts, frais: observ., 4353.
Négociations commerciales avec l'Allemagne, quest. Monk, 4354.
Grand-Tronc (Cie du): charge sur l'actif; quest. Perley, 4460.
Transcontinental, recettes et dépenses de l'Etat: quest. Foster, 4523.
Grand-Tronc-Pac.: négociations relatives à un prêt de l'Etat: quest. Middlebro, 4524.
Dragage au port de Saint-Jean: observ., 4638.
Budget (discours sur le), 4789.
Traité franco-canadien:; quest. Macdonell, 5152.
Emprunts temporaires, intérêt: quest. Ames, 5154.
Monument à Alex. Muir: quest. Macdonell, 5357.
Tarif des douanes: dépôt d'un projet de résolution le modifiant, 5361; dépôt d'un bill (n° 162) y relatif, 5365; observ. en comité gén., 5365.
Tarif minimum au traité franco-canadien: quest. S. Sharpe, 5422.
Grand-Tronc-Pac., prêt: observ. en comité gén. sur bill (n° 128) y relatif, 5455 et suiv.; 5520, 5595 et suiv.; 5768 et suiv.; 5846 et suiv.; 5880.
Nickel, droit d'exportation: quest. J. D. Taylor, 5919.
Bétail, développement de cette industrie (sub.), 6149.
Primes à la construction de navires en acier: quest. Crosby, 6396.

FIELDING, Hon. W. S.—*Suite.*
Budgets supplémentaires: communication de deux messages du Gouverneur, 6398.
Chambre des communes, classement du personnel: observ., 6407.
Emprunts: dépôt d'un projet de résolution pour autoriser un emprunt, 6604.
Frais de la commission relative aux relations commerciales entre le Canada et les Antilles, 6881.
Assurance: disc. d'un projet de résolution, 7016; disc. des articles du bill (n° 97) y relatif, 7035.
Emprunts de l'Etat: disc. d'un projet de résolution, 7039; dépôt d'un bill (n° 191), 7042; disc. des articles, 7042.
Travail, création d'un département: disc. des articles du bill (n° 165) y relatif, 7055.
Cie d'assurance Royal-Canadian: disc. des modif. du Sénat au bill (n° 63) la concernant, 7121.
Assurances: disc. des articles du bill (n° 97) y relatif, 7035, 7122.
Rentes viagères: disc. gén. du bill (n° 109) y relatif, 7106.
Cie d'assurance Security-Life: disc. des articles du bill (n° 188) la concernant, 7115.
Sissisboo (rivière), pont: observ., 7180.
Service côtier et des phares, agences, loyers, etc., 7231.
"Parliamentary Companion" (sub.), 7410.
Législation du Sénat (sub.), 7411.
Immigration, agences en Canada et à l'étranger (sub.), 7362.
Traité franco-canadien: observ., 7416.
Finance (loi de): observ., 7427.

FISHER, Hon. Sydney Arthur, *Brome.*
Agriculture: ministère, rapport (dépôt), 13; appointements (sub.), 677 et suiv.; personnel du service extérieur à Ottawa (rép. à int. Foster), 868; augmentations d'appointements (rép. à int. Foster), 1116; dépenses de 1900 à 1908 (rép. à int. Edwards), 1129.
Service civil: commission, rapport, dépôt (rép. à int. Foster), 1078.
Animaux: maladies contagieuses, bill (n° 18) pour modifier la loi y relative, 1re l., 251; 2e l., 790; comité, 791; dépenses pour la protection de la santé des animaux (rép. à int. Perley), 866.
Revenu de l'intérieur: appointements (sub.), 453 et suiv.
Expositions: subventionnées en 1908 (rép. à int. Paquet), 572; (sub.), 766 et suiv.
Bétail: sur les fermes de l'Etat (rép. à int. Staples), 574.
Archives: (sub.), 725 et suiv.
Recensement: prochain, crédit à cette fin (rép. à int. Boyer), 560; recensement et statistiques (sub.), 733 et suiv.
Annuaire statistique: (sub.), 738-739 et suiv., 765.
Fumigation: stations (sub.), 854.
Or et argent: marquage, application de la loi de 1908 (sub.), 854.
Léproseries: de Tracadie et de l'île D'Arcy (sub.), 854.
Travaux publics: hygiène (sub.), 855; ministère, augmentation des appointements des employés (int.), 1133.

FISHER, Hon. S. A.—*Suite.*
Conserves: fabriques de, inspecteurs (rép. à int. Marshall), 867.
Gretna, Man.: quarantaine, coût des bâtiments (rép. à int. Sharpe), 870.
Hygiène publique : création d'un conseil (débat sur projet de résolution Black), 1174 et suiv.
Yarmouth: feux du port, déplacement (rép. à observ. Jameson), 1177.
Rutherford (Dr): quest. Monk, 1821.
Stations agricoles (création de nouvelles): disc. d'un projet de résol., 2067.
"Patent Record" : frais de publication (sub.), 3368.
"Annuaire statistique": frais de publication (sub.), 3369.
Ferme expérimentale : tramway électrique (sub.), 3374.
Quarantaine: crédits supplémentaires (sub.), 3375.
Agriculture: ministère, employés s'occupant des seules questions agricoles (int. Armstrong), 2916.
Bétail enregistré, importation (int. Taylor), 2513; Holstein, pourquoi pas de spécimen de cette race à la ferme expérimentale? (int. Armstrong), 2916.
Commission des chemins de fer: cultivateur pratique de l'Ouest, comme commissaire (débat sur mot. Staples), 2787.
Employés publics: augmentation générale de leurs appointements ($150), listes à ce sujet, où sont-elles? (int. Foster), 2469; traitement des employés publics (débat sur observ. Foster), 2560 et suiv.
Entrepôts frigorifiques: subventionnés (int. Armstrong), 2917.
"Farm Weeds": livre publié à combien d'exemplaires? (int. Goodeve), 2918.
Porcs abattus dans comtés de Kent et d'Essex, inspection (int. McCoig), 2919.
Produits: transport en compartiments frigorifiques (int. Sproule), 2983.
Traduction française au ministère de l'Agriculture (int. Paquet), 2923.
Pilotage, droits à Victoria: quest. Barnard, 3676.
Fruits (loi sur la marque des): nomination d'inspecteurs quest. Armstrong, 3677.
Plank, N. W.: quest. S. Sharpe, 3478.
Fruits: observ. relative à la loi sur la marque des fruits, 3575 et suiv.
Mines (départ. des): appointements (sub.), 3885.
Ferme expérimentale: dépôt du rapport de 1908.
Engrais agricoles: observ. en comité gén. sur le bill (n° 110) y relatif, 4710.
Installations frigorifiques: dépôt d'un bill (n° 147) y relatif, 4712.
Bétail: développement de l'élevage (sub.), 6123.
Graines de semence: encouragement aux producteurs (sub.), 6173.
Tabac canadien: encouragement à la culture (sub.), 6174.
Quarantaine: remplacement des vaisseaux l'"Argus" et "Challenger" (sub.), 6176.
Stations agronomiques (sub.), 6246.
Stork, W. W., vétérinaire: quest. Barr, 6398.
Chambre des communes, classement du personnel: observ., 6402.

FISHER, Hon. S. A.—*Suite.*
Cie Submarine: observ. en comité gén. sur le bill (n° 77) la concernant, 4781.
Grey, F. M.: observ. en comité gén. sur le bill (n° 132) concernant un brevet, 5138; observ. en comité gén., 5288.
Ressources naturelles: dépôt d'un bill (n° 159), créant un comité permanent, 5247; dépôt d'un projet de résol. relatif à l'organisation du comité, 5518; disc. en comité gén., 6680 et suiv.; disc. des articles du bill (n° 159) y relatif, 6698.
Nappan, station agronomique: quest. Rhodes, 5925.
Réfrigération: disc. du bill (n° 147) y relatif, 7074.
Service civil, augmentation gén. des traitements: dépôt d'un proj. de résolution, 167; disc. en comité gén., 424 et suiv., 1004 et suiv, 1198; adoption, 6644; dépôt d'un bill (n° 187) y relatif, 6644; disc. gén., 6644; disc. des articles, 6660.
Ressources naturelles: organisation du bureau (sub.), 7410.
Service civil: augmentation gén. des traitements: disc. sur la 3e l., 7157; disc. des modifications du Sénat, 7414.

FOSTER, hon. George Eulas, *Toronto-nord.*
Revenu de l'intérieur: ministère, quand le ministre (l'hon M. Templeman) en reprendra-t-il la direction? (int.), 14; appointements, (sub.), 455 et suiv., 470.
Discours du trône: adresse en réponse, (débat), 47.
Chambre des communes: aile neuve, construction, coût, (int.), 146, 177.
Marine et Pêcheries, et Travaux publics : ministères, nouveau mode d'achat de fournitures, (int.), 146.
Vieillesse: pensions, application de la loi, nombre des bénéficiaires, (int.), 147.
Employés: nommés depuis 1908, (int.), 147, 148, 1128, (mot. pour doc.), 371.
Service civil: réorganisation, (int.), 148; augmentations d'appointements en vertu de la nouvelle loi, (débat sur projet de résolution Fisher), 311 et suiv., 425 et suiv., 1004 et suiv., 1198; rapport de la commission, dépôt, (int), 921, 1078.
Terres fédérales: vendues pour les gares du G.T.P., etc., (int.), 149; (mot. pour doc.), 371.
Guerre sud-africaine: scrips délivrés aux volontaires, (int.), 149.
Grains de semence: combien dépensé pour en acheter? (int.), 150.
Steamer "Lady-Evelyn": prix d'achat, réparations, etc., (int.), 150.
Dragueurs: achat, (int.), 151.
Monnaie royale: coût et fonctionnement, (int., 152.
Emprunts : emprunt de 1908, ($21,000,000), qu'en a-t-on fait? (int.), 153; emprunts jusqu'au 31 décembre 1908 et depuis 31 mars 1908, dette publique, augmentation, (int.), 169; (mot. pour doc.), 179.
Hôtel du Grand-Tronc: titre et prix, (int.), 153.
Salles d'armes: construites depuis 1er juillet 1896, dépenses, etc. (mot. pour doc.), 164.
Chemin de fer de l'Ile du Prince-Edouard: recettes et dépenses en 1908 (int.) 168.

FOSTER, Hon. G. E.—*Suite.*
Québec: compagnie du pont, paiements aux actionnaires (int.), 169.
Steamer "Montcalm": coût, réparations, etc. (int.), 174.
Marine et Pêcheries: ministère, administration, coût de l'enquête Cassels (int.), 174; fournitures, mode d'achat, (int.), 175; abolition du patronage (int.), 922.
Pêche: permis de plus d'un an, prolongations de saison de pêche accordées en 1908 (int. Foster), 176.
Intercolonial: employés nommés, leur emploi jusqu'à la fin de decembre 1908, etc. (mot. pour doc.), 179, 303.
Compagnie dite Canadian Economic Lubricant Company: paiements à elle faits (int.), 184, 196.
Télégraphie Marconi: postes, construction, entretien, etc. (int.), 184.
Steamers "Falcon" et "Fearless": achat, (int.), 195
Compagnie dite New York Lubricant Company: paiements à elle faits (int.), 196.
Travaux publics: réception et ouverture des soumissions, (débat sur mot. Reid), 238 et suiv., 288 et suiv.
Chemin de fer: commission des, dépôt de son rapport (observ.), 303.
Traités: traité relatif aux voies navigables, (observ. sur int. Borden au sujet du dépôt du texte de ce traité), 424.
Tabac: timbres sur tabac canadien et importé, (sub.), 463 et suiv.
Justice: ministère, appointements, (sub.), 465; dépenses casuelles, (sub.) 469 et suiv.
Poids et mesures: inspecteurs (sub.), 472.
Pêcheries: développement, comité à cette fin (débat sur mot. Sinclair), 538 et suiv.
Intérieur: ministère, appointements des employés (int.), 560, 1123.
Défense de nos côtes et de nos ports de mer: (projet de résolution), 578.
Prisonniers: libérés sur parole ou élargis, préparation de l'état y relatif, coût (int.), 709.
Agriculture: personnel du service extérieur Ottawa (int.), 868, augmentations d'appointements (int.), 1116.
Dragueur "Industry": achat, déplacement, réparations, (mot. pour doc.), 872.
Dragage: dans le port de Saint-Jean, N.-B. (mot. pour doc.), 872, dépenses (int.), 1246.
Pénitenciers: pénitenciers de Kingston, (sub.), 935 et suiv.
Affaires indiennes: appointements et dépenses casuelles (sub.), 1024 et suiv.
Indiens (sub.): secours, soins médicaux, couvertures et vêtements, écoles, 1029-1030.
Commissions illicites ou secrètes: bill (n° 31), comité, 1186 et suiv.
Edifices publics: nouveaux édifices à Ottawa (sub.), 1320 et suiv.; palais législatif, améliorations, 1324 et suiv.
Fonctionnaires du département de l'Agriculture: quest., 1487.
Emprunts temporaires: quest., 1488.
Postes (serv. ext.), traitements et allocations (sub.), 1744; franchise postale (usage abusif de la): observations, 1771 et 1782.
Tricentenaire de Québec: quest., 1821.
Administrations centrales, personnel: quest., 1826.
Miner, Mill: observ. sur son évasion, 1955.
Trent (canal de la) (sub.), 1992 et suiv.

FOSTER, Hon. G. E.—*Suite.*
Annapolis (port), brise-glace (sub.), 2470 et suiv.
Anse-à-l'Ilot: débarcadère (sub.), 2656 et suiv.
Bell, Charles F.: destitution (int.), 2454.
Brunet, A., directeur du Transcontinental, rémunération (sub.), 2155.
Canal Welland (sub.): grosses réparations, 2146 et suiv.; ponts de fossés d'irrigation, renouvellement, 2150.
Cap-Saint-Ignace: quai (sub.), 2665.
Chemin de fer transcontinental national (sub.): inspection. 2162; le gouvt. va-t-il déposer un projet de loi concernant ce chemin? (int. Borden), 2343; obligations, division du produit des (int.), 2736.
Comités: travaux, étude des rapports des ministères, mode de procédure à suivre (observ. sur mot. Borden), 2138 et suiv.
Commission des chemins de fer du Canada: entretien et fonctionnement (sub.), 2157; frais d'appels, 2170.
Commission du service civil: rapport (int.), 2367.
Dragues: drague de l'Etat sur travaux adjugés en Nouvelle-Ecosse (int.), 2451.
Edifices du Parlement: nouvelle aile, construction, dépenses (int.), 2271.
Elections différées (débat sur projet de résolution Burrell), 3024 et suiv.
Employés publics: appointements en 1896 et en 1909 (int.), 2270; augmentation invariable de $150, listes à ce sujet, où sont-elles? (int.), 2469; traitements des employés publics (observ.), débat, 2539 et suiv.
Immigration: traitement infligé aux Canadiens par les agents (débat sur observ. Ltalor), 2369.
Kingston: travaux publics, coût (débat sur observ. Edwards), 2638 et suiv.
Marine et Pêcheries: achat d'approvisionnements (int.), 2983.
Milice (sub.), appointements, 2399 et suiv.; travaux publics relatifs à la milice, dépenses (int.), 2514.
Naufrage Pond: travaux à l'entrée du chenal (sub.), 2652.
Postes: franchise postale, privilège utilisé par un ministre, en faveur du parti libéral, après le 21 juillet 1908 (int. Foster), 2731.
Québec: pont, plans relatifs à sa reconstruction (sub.), 2164 et suiv.
Saguenay (rivière): dragage, etc. (sub.), 2966 et suiv.
Saint-Jean (N.-B.), port, dragage (int.), 2280.
Nouveaux commis de la subdiv. B., 1re div. (sub.), 7324.
Réfrigération des fruits (sub.), 7325.
Commission relative à la race porcine (sub.), 7226.
Service civil, augmentation générale des traitements, bill (n° 187): disc. sur la 3e lect., 7157.
Service civil: paiements au personnel du service intérieur (quest.), 2019.
St-Jean (N.-B.): dragage (quest.), 2024.
Affaires extérieures (départ. des): disc. d'un projet de résol. en comité gén., 2093 et suiv.
Intercolonial: voie accessoire à Moncton (sub.), 3090 et suiv.; réclamations (sub.), 3095; renforcement des ponts (sub.), 3102;

FOSTER, Hon. G. E.—*Suite.*
agrandissement des installations à Halifax (sub.(, 3106; déviation de la ligne de Sydney-Mines à River-George (sub.), 3108 et suiv.; renvoi et réintégration d'employés (mot. pour dépôt de doc.), 3231.
Cie d'assurance Canada-Life: disc. en comité général du bill n° 56, 3205.
Newmarket (canal de): observ., 3342.
Edifices publics fédéraux au Nouveau-Brunswick (sub.), 3389.
Ottawa: édifices publics (sub.). 3410 et suiv.
Saint-Michel-d'Yamaska: débarcadère (sub.), 3449.
Batiscan: creusage de l'embouchure de la rivière (sub.), 3460.
Bonaventure (rivière): jetée de déviation (sub.), 3464.
Saint-François (rivière): débarcadère à St-François-du-Lac (sub.), 3474.
Défense navale: dépôt et disc. d'un projet de résolution, 3685.
Grand-Tronc-Pacifique: observ. sur un prêt de l'Etat, 3777 et suiv., 5553 et suiv.
Gendarmerie du Nord-Ouest (sub), 3866 et suiv.
Travaux publics: (départ. des) traitement du personnel (sub.), 3876; loyers, mobilier, etc. (sub.), 3883.
Mines (départ. des): traitement du personnel (sub.), 3884.
Marine et Pêcheries (départ.) : appointements (sub.), 3908; dép. casuelles (sub.), 3914; observ. sur la gestion du départ., 4047, 4065 et suiv.
Chemin de fer Manitoba and Northwestern: observ. en comité gén. sur le bill (n° 81) y relatif, 4172.
Vieux fort à Toronto: (quest.), 4206, 4350; demande de renseignements, 6733.
Examinateurs du personnel: quest. sur le dépôt d'un rapport, 4271.
Grand-Tronc-Pacifique: prêt de l'Etat; observ. en comité général, 4331 et suiv.
Chemin de fer central du Nouveau-Brunswick (quest.), 4468.
Dragage au port de Saint-Jean: observ., 4493, 4511, 4627.
Importation et exportation, chiffre total: quest. 4522.
Défense navale: quest., 4523.
Transcontinental: recettes et dépenses pour l'Etat, quest., 4523.
Observations sur un fait personnel à M. Conmee, 4525.
Budget: discussion générale, 4830, 4840.
Grand-Tronc-Pacifique, dépenses sur la division de l'Est: quest., 4881.
Postes, factage dans les villes: quest. 5423.
Grand-Tronc-Pacifique, prêt: observ. en comité gén. sur bill (n° 128) y relatif, 5462 et suiv.; 5596, 5768 et suiv.
Ligne de paquebots franco-canadienne: observ. en comité gén. sur bill (n° 146) y relatif, 5487.
Eaux navigables: observ. en comité gén. sur bill (n° 152) y relatif, 5493.
Cie de force motrice Ontario-Michigan: observ. en comité gén. sur le bill (n° 128) la concernant, 5848 et suiv.
Commission d'enquête sur le chemin de fer central: avis de motion, 5908.
Intercolonial, recettes et dépenses: quest., 5927.

FOSTER, Hon. G. E.—*Suite.*
Chemin de fer central: observ., 5968 et suiv.
Yukon, ordonnances: observ. sur un proj. de résolution y relatif, 6190.
Ports et quais de l'Etat: observ. en comité gén. sur le bill (n° 89) y relatif, 6194.
Chambre des communes, classement des fonctionnaires: observ., 6400.
Intérieur (départ.), traitements et dépenses casuelles (sub.), 6559; services techniques (sub.), 6575.
Terres fédérales, gestion (sub.), 6589.
Postes: observ. en comité gén. sur le bill (n° 136) modifiant la loi y relative, 6627.
Service civil: discussion gén. du bill (n° 187) relatif à l'augmentation de $150, 6644; discussion des articles, 6660.
Stations biologiques (sub.), 7294.
Assurances: disc. des articles du bill (n° 97) y relatif, 7122.
Service civil, augmentation gén. des traitements: disc. sur la 3e l., du bill (n° 187), 7157.
Pilotage, commission de Victoria (C.-A.): observ., 7208.
Chenal du Saint-Laurent (sub.), 7219.
Quais permanents sur le lac Saint-Pierre (sub.), 7226.
Immigration, agences en Canada et à l'étranger (sub.), 7360.
Yukon, ordonnances: disc. d'un proj. de résolution, 7423.
Finance (loi de): observ., 7427.
Commission internationale des pêcheries (sub.), 7301 et suiv.
Transcontinental, travaux d'études et de construction (sub.), 7328.
Pénitencier de la Colombie-Anglaise (sub.), 7408.
Florence Mining Co.: observ., 7262.

FOWKE, Frederick L., *Ontario-sud.*
Hôpital vétérinaire de Kingston (sub.), 1623.
Steamers: établissement d'un service entre le Canada et l'Allemagne (int.), 2737.
"Annuaire statistique" (sub.), 3373.
Cie de force motrice Ontario-Michigan: observ. en comité gén. sur le bill (n° 38) la concernant, 4775.

FRASER, Austin Levi, *King (île du P.-E.)*
Steamer brise-glace: pour le détroit de Northumberland, construction (int.), 710.
Steamers "Stanley" et "Minto": officiers et membres de l'équipage (int.), 711.
Chemin de fer, construction d'un chemin de fer dans le comté de King (île du P.-E.) (int.), 1312.
Homard, permis de pêche et de mise en conserves sur littoral de l'île du Prince-Edouard (mot. pour doc.), 2282.
Naufrage-Pond (île du P.-E.) : travaux (sub.), observ., 2651.
Ports, rivières et ponts en général, améliorations (sub.), 2650.
Equipages des bateaux brise-glace de l'Etat: adoption, après débat, d'une mot. y relative, 1556.
Chemin de fer de l'île du Prince-Edouard: embranchement d'Harmony à Elmira (sub.), 3123 et suiv.; agrandissement des installations à Charlottetown (sub.), 3132.

FRASER, A. L.—*Suite.*
Dépêches: transport entre Pictou et les îles de la Madeleine (quest.), 3222.
East-Point: (quest.), 3376.
Georgetown (île P.-E.): agent du départ. de la Marine (quest.), 3377.
Budget: discussion gén., 5238.
Greenfield, bureau de la poste: quest., 6065.
Dépêches, transport entre Lorne-Valley et la station: quest., 6066.
Prince-Edouard (île), état des communications: observations, 6786.
Dragage dans l'Est, indemnité Beattie (sub.), 6878.
Ile Panmure, accès au quai: quest., 6721.
Phare de l'île Fish: quest., 7120.
Elmira, embranchement de chemin de fer: quest., 7120.
Etablissement d'expériences pour la salaison du poisson (sub.), 7293.

GAUVREAU, Charles Arthur, *Témiscouata.*
Rivière-du-Loup (Fraserville): dragage, entreprise accordée, mais travaux non encore exécutés (observ.), 2505.
LeBel, Achille, réclamation contre l'Intercolonial (sub.), 3439.
Poste: commis ambulants: quest. 3439.
Cie du chemin de fer de Cabano: dépôt d'un bill (n° 122), la constituant en corporation, 4018.

GEOFFRION, Victor, *Chambly-Verchères.*
Compagnie dite Hart Otis Car Company: bill (n° 92) concernant certains brevets, 1re l., 2131; 2e l., 2383.
Commission du port de Montréal: observ. sur le bill (n° 154), 5050; disc. des articles du bill, 6892.

GERMAN, William Manly, *Welland.*
Cie du pont de Fort-Erié à Buffalo: dépôt d'un bill (n° 69) y relatif, 1392.
Dragues: construction, coût, etc., des diverses dragues de l'Etat (mot. pour doc.), 2745.
Saint-Michel d'Yamaska: débarcadère (sub.), 3454.

GERVAIS, Honoré, *Saint-Jacques, Montréal.*
Montréal, station postale de la partie Est (sub.), 1381 et suiv.
Abolition du Sénat: disc. d'un proj. de résolution, 1552.
Débats: disc. d'un rapp. du comité, 1558.
Ports, rivières et ponts dans Québec, améliorations (sub.) 3429.
Code criminel: discussion en comité gén. sur le bill (n° 148), 6713, 6719.

GIRARD, Joseph, *Chicoutimi-Saguenay.*
Chemin de fer canadien de l'ouest de Liverpool: disc. en comité général sur le bill (n° 44) y relatif, 1966, 2175, 2248.
Rivière Saguenay: dragage, etc. (sub.), 3046 et suiv.; barrage flottant: question 4454.
Saint-Alphonse de Bagotville: quai, prolongement (sub.), 3073 et suiv.
Lac Saint-Jean, opérations de la société de colonisation et de rapatriement: mot. pour dépôt de doc., 4214.
Chicoutimi, quai: quest., 4454.
Cie de pulpe de Chicoutimi: quest., 5147.
Journée de travail: observ., 6232.

GLADU, Joseph Ernest Oscar, *Yamaska.*
Marine et Pêcheries: observ. sur la gestion du département, 4143.
Budget: discussion gén., 5025.

GOODEVE, Arthur Samuel, *Kootenay.*
Discours du trône: adresse en réponse (débat), 115.
Chemin de fer central de Kootenay: bill (n° 26), 1re l., 304.
Douanes: dépenses casuelles (sub.), 625 et suiv.
Compagnie W. S. Loggie: paiements à elle faits (rép. à int. Boyce), 704.
Postes: appointements, (sub.), 760.
Olin, Charles: voyage en Suède (int.), 917; (mot. pour doc.), 928.
Edifices fédéraux: loyers (sub.), 1710.
Terres publiques de la zone des chem. de fer en Colombie-Anglaise (quest.), 1828.
Miner, Bill: observ. sur son évasion, 1951.
Stations agricoles (création de nouvelles): disc. d'un projet de résol., 2052.
Elections différées (débat sur projet de résolution Burrell), 3016.
"Farm Weeds": livre, publié à combien d'exemplaires (int.)? 2918.
Guerre sud-africaine: concessions de terre aux vétérans (débat sur observ. Lennox), 2353.
Chemin de fer de Kootenay à Arrowhead: observ. en comité gén. sur le bill (n° 80) y relatif, 3811.
Compagnie Submarine: observ. en comité gén. sur le bill (n° 77) la concernant, 4783.
Nourriture pour animaux domestiques: observ. sur la 3e lect. du bill (n° 127) y relatif, 5483.
Grand-Tronc-Pacifique, prêt: observ. en comité gén. sur le bill (n° 128) y relatif, 5545.
Compagnie d'assurance Canada-Life: observ. sur mot. de renvoi au comité du règlement, 5750.

GORDON, George, *Nipissing.*
Shelburne: édifice public (sub.), 1364.
Chemin de fer de l'Abittibi à la baie d'Hudson: dépôt d'un bill (n° 66) y relatif, 1392.
Kingston: Collège militaire royal (agrandissement) (sub.), 1461.
Garde-bestiaux sur les chemins de fer: réponse à la quest. Sharpe, 1489.
Inspecteur des postes (quest.), 1646.
Canal projeté près de Monetteville (quest.), 1647.
Franchise postale (usage abusif de la): observations, 1762.
Postes (service ext.), traitements et allocations (sub.), 1806.
Cobalt (lac): véto sur une loi d'Ontario y relative—disc. sur mot. Clarke pour dépôt de doc., 1860.
Canal Welland (sub.): pour renouveler ponts de fossés d'irrigation, 2154 et suiv.
Chemin de fer de Prince-Albert à la baie d'Hudson: bill (n° 62), institution civile, en comité, 2680 et suiv.
Gaspé: quai (sub.), 2696.
Lac Saint-François (Beauce): quais (sub.), 2699.
Québec: pont, plans relatifs à sa reconstruction (sub.), 2167.

GORDON, G.—*Suite.*
Bonaventure (rivière): jetée de dérivation (sub.), 3470.
Nipissing (lac): amélioration de la navigation entre Monetteville et la baie Ouest (sub.), 3499.
Toronto: améliorations du port (sub.), 3510.
Ressources naturelles: disc. en comité gén. du projet de résolution y relatif, 6697.
Glencoe: édifice public (sub.), 1445.
"Annuaire statistique" (sub.), 3369.
Collingwood: améliorations au port (sub.), 3486.
Fruits: observ. relatives à la loi sur la marque des fruits, 3595.
Cie du chemin de fer des Quinze à la rivière Blanche: dépôt d'un bill (n° 119), 3916.

GRAHAM, Hon. George Perry, *Brockville.*
Chemin de fer de l'île du Prince-Edouard: recettes et dépenses en 1908 (rép. à int. Foster), 168.
Québec: compagnie du pont. paiements aux actionnaires (rép. à int. Foster), 169; reconstruction du pont (rép. à int. Borden), 172.
Intercolonial: projet d'affermage (rép. à int. Borden), 171; concession de droits de parcours sur ce chemin (rép. à int. Emmerson), 171; employés nommés jusqu'au 31 décembre 1908 (rép. à int. Borden), 254; combien d'hommes ne faisant pas partie du personnel régulier ont été employés à Truro dans les quatre derniers mois de 1908? (rép. à int. Stanfield), 255, 346; commis aux marchandises, décision de la commission d'enquête à leur sujet, a-t-elle été acceptée par le Gouvernement? rép. à int. Macdonell), 258; employés à Moncton (rép. à int. Emmerson), 349; droit de circulation sur ce chemin, demandes à ce sujet (rép. à int. Emmerson), 370; embranchements, rapports des commissaires (rép. à int. Emmerson), 370, 700; proportion du trafic à destination de l'Est (rép. à int. Sinclair), 557; doublement de la voie, près d'Amherst (rép. à int. Rhodes), 557; nouvelle gare à Truro (rép. à int. Stanfield), 870; vitesse des trains-poste (rép. à int. Emmerson), 918.
Birdsals-Landing: quai, coût (rép. à int. Sexsmith), 871.
Chemin de fer canadien de l'Ouest: bill (n° 11), comité, 1040 et suiv.
Compagnie de force motrice d'Ontario et du Michigan: bill (n° 34), 2e l., 1084 et suiv.
Chemin de fer de la baie d'Hudson: explorations faites en vue de sa construction (rép. à int. Meighen), 722, 1114; mémoire concernant coût de ce chemin (rép. à int. Ames), 1114; terminus à Winnipeg (rép. à int. Haggart), 1130; embranchement sur Orillia (rép. à int. Ames), 1137; partie construite du transcontinental national (rép. à int. Borden), 1250.
Chemin de fer transcontinental national: nombre total d'employés (rép. à int. Sifton), 261; construction d'un embranchement sur Montréal (rép. à int. Gervais), 861; adjudication d'entreprises (rép. à int. Ames), 865.

GRAHAM, Hon. G. P.—*Suite.*
Baie de la Faim: barrage (rép. à int. Robb), 368.
Ressources nationales: conservation et développement, commission à cette fin (débat sur mot. Borden), 397.
Pointe-aux-Trembles: quai, construction (rép. à int. Monk), 864.
Lac Stoney: exhaussement du niveau de l'eau dommages (rép. à int. Sexsmith), 870.
Chemins de fer de l'Etat: nombre d'employés en 1908, leurs appointements (rép. à int. Borden), 1238.
Chemins de fer: capital des compagnies et leurs tarifs (rép. à int. Borden), 1252.
Canal Welland: ouvriers y employés (rép. à int. Lancaster), 497.
Rivière Holland: débit (rép. à int. Currie), 500.
Canal de la Trent: prolongement (rép. à int. Currie), 500.
Chemins de fer canadiens (débat sur observ. Maclean), 666; bill (n° 32), 2e l., 926; passages à niveau, accidents, article du "Citizen," (sur observ. Lennox), 1179; débat sur projet de résolution Lennox), 1274; construction d'un chemin de fer dans le comté de King, I. P.-E. (rép. à int. Fraser), 1313.
Dragage: de la rivière Nation (rép. à mot. Broder pour doc.), 724; dragage de la rivière Mossy (rép. à int. Campbell), 861.
Chemin de fer de Salisbury à Harvey: compagnie, institution civile, bill (n° 35), 2e l., 819.
Canal de Lachine: quai et bassins (sub.), 829.
Belleville: salle d'exercices militaires, construction (rép. à int. Porter), 863.
Chemin de fer du Pacifique-Canadien: nouvelles actions (débat sur observ. Maclean), 445 et suiv.; 827 et suiv., (rép. à int. Maclean), 930.
Secrétariat d'Etat: appointements et dépenses casuelles (sub.), 486.
Chemins de fer et Canaux: ministère, appointements (sub.), 488
Chemins de fer: bill (n° 20) pour modifier la loi au sujet des procédures en recouvrement de dommages, 1re l., 253; 2e l., et comité, 812-813 et suiv.; comité et 3e l., 822; bill (n° 21) pour placer chutes d'eau sous la haute main du gouvt., quant au prix à payer aux concessionnaires de l'Etat, 1re l., 253; 2e l. et comité, 1179; 3e l., 1184; accidents, aux passages à niveau; loi pour les prévenir (rép. à int. Edwards) 264; lettre de M. Graham au président de la commission des chemins de fer à ce sujet (rép. à int. Lennox), 305, 578; bill (n° 6), en comité, 549 et suiv.; nombre d'accidents arrivés aux passages à niveau (rép. à int. Lennox), 577; bill (n° 2), 2e l., 581.
Chemins de fer et Canaux (départ. des): dépôt du rapport annuel, par M. Graham, 1392.
Emission de nouvelles actions du Pacifique-Canadien: observ., 1400 et suiv.
Grand-Tronc-Pacifique (embr. du) au lac Supérieur: disc. gén. du projet (n° 30) y relatif, 1441.
Canaux de Carillon et de Grenville: question Perley, 1474.
Grand-Tronc-Pacifique: quest. Borden, 1476.
Transcontinental national: question Borden, 1477.

GRAHAM, Hon. G. P.—*Suite.*
Canal de Soulanges: quest. Lortie, 1483.
Vautelet, H. E., honoraires: quest. Northrup, 1491.
Chemins de fer de l'Etat, recettes et dépenses: question Ames, 1495.
Téléphones provinciaux: quest. Daniel, 1498.
Carillon (forces hydrauliques au rapide de): quest. Boyer, 1645.
Chemin de fer du S.-O. d'Halifax: quest. Borden, 1649.
Demandes des commis du service des marchandises sur l'Intercolonial: quest. Stanfield, 1649.
Lachine (canal de): travaux au quai et aux bassins (sub.), 1652; nouveau mur à la Côte-Saint-Paul (sub.), 1658.
Canal Soulanges: édifice public (sub.), 1658; réparations au canal (sub.), 1658.
Chambly (canal) améliorations du port de Saint-Jean (sub.), 1660.
Ontario: canaux du Saint-Laurent, bureau local (sub.), 1661.
Canal de Trent (sub.), 1667, 1991.
Section commune aux chemins de fer Pacifique-Canadien et Grand-Tronc-Pacifique à Fort-William: 3e l., 1819.
Voitures automobiles (leur emploi par le départ. des Chemins de fer): réponse à la quest. Stanfield, 1820.
Intercolonial (durée de la journée de travail sur ce réseau): quest. Stanfield, 1823.
Garde-bestiaux sur les voies ferrées: quest. S. Sharpe, 1488, 1826.
Payne, John L.: quest. McKenzie, 1827.
Welland (canal de): (sub.), 2008; travaux d'études (sub.), 2014.
Port-Colborne : travaux d'améliorations (sub.), 2008.
Sault-Sainte-Marie (canal): construction (sub.), 2015; reconstruction de la jetée à la passe Nord)sub.), 2015.
Canaux de la prov. de Québec: travaux d'études, etc. (sub.), 2016.
Lachine (canal): mur nord du bassin n° 2 (sub.), 2016.
Passages à niveau sur le Grand-Tronc: quest. Lennox, 2020.
Newmarket (canal de), dépenses: quest. Wallace, 2021.
Passages à niveau: observations, 2089.
Chemins de fer: observ. sur le tarif à 2 cts pour les voyageurs, 3085 et suiv.
Intercolonial: voies accessoires à Moncton (sub.), 3090; réclamations (sub.), 3095; renforcement des ponts (sub.), 3101; améliorations à Sackville (sub.), 3105; agrandissement des installations à Halifax (sub.), 3105; déviation de la ligne de Sydney-Mines à River-George (sub.), 3107; approvisionnement d'eau (sub.), 3118; amélioration de la voie (sub.), 3118; améliorations à Sainte-Rosalie (sub.), 3119; améliorations à Drummondville (sub.), 3120; dépôt de locomotives à Rivière-du-Loup (sub.), 3120.
Arbitrages et sentences arbitrales : (sub.), 2168.
Brunet, A., directeur du Transcontinental, rémunération (sub.), 2155.
Canal de Cornwall (sub.): pour réparer l'affouillement, 2141 ; pour réparer levée nord entre les écluses 18 et 19, 2141.

GRAHAM, Hon. G. P.—*Suite.*
Canal des Galops (sub.): superstructure en béton, et ponts pour jetées à l'entrée d'amont, 2141.
Canal Rideau (sub.): réfection de ponts, 2142.
Canal de la rivière Holland, construction (int. Sharpe), 2275; évaluation des terres, (quest. Lennox), 2739.
Canal de la Trent (sub.): améliorations, 2142.
Canal Welland (sub.): jetées d'entrée à Port-Maitland, 2143; grosses réparations, 2146; fondations de l'écluse Junction, renouvellement, 2148; nouvel appareil en acier pour lever portes, 2148; pour renouveler trois ponts de fossés d'irrigation, 2148; coût (int. McCall), 2277.
Canaux: réparations, appointements des employés (sub.), 2186.
Canaux de Carillon et de Grenville (sub.): brèche au barrage de Carillon, réparations, 2141; pour macadamiser chemin public le long du vieux canal, 2141; écluse de Sainte-Anne, réfection des vieux ponts de bois sur éboulements du chemin, 2141.
Causes : portées devant la commission des chemins de fer, dépenses (sub.), 2182.
Chemins de fer: mise à part de $200,000 par année pendant cinq ans, pour passages à niveau (projet de résolution), 2454, 2518; bill (n° 106) à ce sujet, 1re l., 2538; disc. gén., 6494; disc. des articles, 6508, 6606 ; modif. du Sénat, 7414.
Chemins de fer et Canaux (sub.): arpentages et inspection, 2169; frais judiciaires, 2169.
Chemin de fer Canada-Est: prix payé par le Gouvt, etc. (int. Ames), 2271, 2726.
Chemin de fer de Prince-Albert à la baie d'Hudson : bill (n° 62), institution civile, en comité, 2674 et suiv.
Chemin de fer Toronto, Niagara and Western, (compagnie du): bill (n° 42), en comité, 2179.
Chemin de fer Quebec-Southern: honoraires professionnels, 2169.
Chemin de fer transcontinental national (sub.): inspection, 2162; difficultés avec la commission du Transcontinental (int. Lennox), 2453; prix de la section de Moncton à Winnipeg (int. Owen), 2518, 2636.
Commission des chemins de fer du Canada (sub.): entretien et fonctionnement, 2157; frais de certains appels, 2170; un cultivateur comme commissaire (débat sur mot. Staples), 2818.
Dimanche (application de la loi relative à l'observance du), frais de certains appels à la commission des chemins de fer (sub.), 2170.
Ecole de sciences appliquées: fondation (sub.), 2186.
Elections : Ontario-nord et Ontario-sud (int. Sharpe), 2735.
Forêt: comté de Soulanges, location (int. Lortie), 2739.
Intercolonial: différend entre commis aux marchandises, arbitrage (int. Crosby), 2246; employés groupés par classes (int. Stanfield), 2279; location des embranchements (débat sur projet de résolution Emmerson), 2339; papeterie et impressions (int. Stanfield), 2508; fraudes (int. Blain), 2828; situation du réseau (exposé), 2829 et suiv.; (sub.): doublement de la voie, 2913; améliorations à Loggieville, 2914; agrandissement à Truro, 2914.

GRAHAM, Hon. G. P.—*Suite.*
McKenzie, Calvin : emploi (int. Rhodes), 2274.
Miner, Bill: évasion (int. Taylor), 2743.
Pêche dans le lac Winnipegosis (int. Campbell), 2516.
Pembroke: traverse du chemin de fer: dépenses (int. Lennox), 2281.
Québec: pont, plans relatifs à sa reconstruction (sub.): 2164; pont sous-marin en remplacement du pont écroulé, projet (int. Lennox), 2453.
Saint-Jean (P.Q.): quai, dépenses (int. Monk), 2930; travaux dans le port, à qui adjugés? (int. Monk), 2931.
Tarifs des télégraphes et téléphones, mise en vigueur (int. Lennox), 2925.
Travaux publics: travaux divers non prévus au budget (sub.), 2168
Intercolonial: amélioration à Campbellton (sub.), 3122; travaux à Trober'e (sub.', 3123; à Tupper-Point (sub.), 3123; croisement sous-terrain à Eastville (sub.), 3123; matériel roulant (sub.), 3123; machines (sub.), 3123.
Chemin de fer de l'île du Prince-Edouard: embranchement d'Harmony à Elmira (sub.), 3123; agrandissements des installations à Charlottetown (sub.), 3132.
Commission des chemins de fer: observ. au sujet d'une dépêche, 3176.
Grand-Tronc-Pacifique: nationalité des employés, réponse à quest. Sifton, 3216.
Buttes-à-la-Lime, agence indienne: quest. Campbell (Dauphin), 3219.
Squatters de Dauphin (ande aux): quest. Campbell (Dauphin), 3220.
Chemins de fer de l'Alberta et de la Saskatchewan, longueur de la ligne: quest. McCarthy, 3223.
Hickman, W. A.: quest. J. D. Taylor, 3230.
Newmarket (canal de): disc. d'une int., 3290 et suiv.: rép. à quest. Lennox, 3440.
Compagnie du ch. de fer Pacifique-Canadien: disc. en comité gén. sur le bill (n° 79), 3336.
Trent (canal de la): construction (sub.), 3358.
Intercolonial : préposés aux marchandises, observ., 3446; état des travaux de Moncton, adjugés à M. Wallberg: rép. à quest. Crocket, 3675.
Chemin de fer de l'Est du Canada: observ., 3557.
Compagnie du pont de Fort-Erié à Buffalo: bill (n° 69), disc. en comité gén., 3600.
Tarifs de la ligne Brockville-Westport: quest. G. Taylor, 3673.
Chemins de fer dans la Saskatchewan: longueur des voies en exploitation, quest. Lake, 3676.
Commis de la poste en chemin de fer: accidents, quest. Porter, 3676.
Intercolonial: travaux au Cap-Saint-Ignace, quest. Roy, 3677.
Transcontinental: frais de construction, quest. Perley, 3917.
Chemin de fer London and Northwestern (bill n° 102): disc. en comité gén., 4063.
Chemin de fer Superior and Western Ontario: observ. en comité gén. sur le bill (n° 78) y relatif, 4204.
Ciment: fournitures; quest. Sharpe, 4207.

GRAHAM, Hon. G. P.—*Suite.*
Grand-Tronc-Pacique: marchés relatifs à la section des praries: quest. Currie, 4209.
Wallberg, réclamations: quest. S. Sharpe, 4211.
Employés du départ. des Chemins de fer et des Canaux: quest. Monk, 4212.
Rivière Saint-Pierre: rép. à interp. Monk, sur le régime des eaux, 4466.
Grand-Tronc-Pacifique: travaux sur la section du lac Supérieur: rép. à quest. Middlebro, 4521; dépenses pour la division Est: rép. à quest. Foster, 4881.
Trent, dommages aux terrains sur le cours du canal: rép. à quest. Sexsmith, 4889.
Intercolonial, conseil de conciliation: quest. G. Taylor, 4947.
Transcontinental national: dépôt d'un bill (n° 153) y relatif 5049; observ. en comité gén., 5504; classification: quest. Lennox, 5155.
Expropriation de terrain pour les chemins de fer: rép. à quest. McKenzie, 5053.
Intercolonial, conseil d'administration: question Emmerson, 5054.
Aylen, J.: rép. à quest. Lennox, 5358.
Grand-Tronc-Pacifique: prêt, disc. gén. du bill (n° 128) y relatif, 5372 et suiv.; 5563 5581 et suiv.
Caisse de prévoyance des employés du réseau de l'Etat: dépôt d'un bill (n° 164) y relatif, 5517.
Subventions aux chemins de fer: dépôt d'un bill (n° 174) rectifiant une erreur de copiste dans la loi y relative, 5912.
Grand-Tronc-Pacifique: salaires restés impayés, quest. J. D. Taylor, 5914.
Stellarton, gare du chemin de fer: quest. Sexsmith, 5916.
Intercolonial, recettes au Cap-Breton: quest. Maddin, 5917; recettes et dépenses: quest. Foster, 5927.
Cie de force motrice Ontario-Michigan: observ. en comité gén. sur bill (n° 34) la concernant, 6271.
Chemin de fer Thessalon and Northern: observ. en comité gén. sur le bill (n° 104) y relatif, 6368.
Chemin de fer Manitoba and Northwestern: disc. des modifications du Sénat au bill (n° 81) y relatif, 6384.
Intercolonial : affaire Gillis, quest. J. D. Taylor, 6395.
Transcontinental, soumissions de traverses: quest. S. Sharpe, 6397.
Chemin de fer Nord-Canadien de Québec: dépôt d'un bill (n° 186) y relatif, 6603.
Transcontinental, cour de garage à La Tuque: quest. Blondin, 6604.
Intercolonial, travaux à Dalhousie, Indiantown et Blackville: (sub.), 6882; renvoi d'employés, quest. Borden, 7015.
Cie du pont et de la gare terminus de Montréal: disc. des articles du bill (n° 180) la concernant, 6955.
Intercolonial, employés, quest. Borden, 7121.
Chemin de fer Nord-Canadien: disc. des articles du bill (n° 186) y relatif, 7071.
Intercolonial, caisse des employés: disc. des articles du bill (n° 164) y relatif, 7073.
Subventions de chemins de fer: disc. des articles du bill (n° 174) y relatif, 7074.
Elmira, embranchement de chemin de fer: quest. Fraser, 7120.

GRAHAM, Hon. G. P.—*Suite.*
Intercolonial, frais d'exploitation: (sub.), 7327.
Transcontinental, travaux d'études et de construction (sub.), 7327.

GUTHRIE, Hugh, *Wellington-sud.*
Travaux publics: réception et ouverture des soumissions (débat sur mot. Reid), 207 et suiv.; amend., 209; mis aux voix et adopté, 609.
Compagnie de force motrice Niagara-Welland: bill (n° 33), 1re l., 491; 2e l., 822.
Chemin de fer de la vallée de la rivière Kettle: avis d'un bill pour prolonger délai relatif au parachèvement de voies, 1er rapp. du comité des ordres permanents (observ. sur mot. McCraney pour adop.), 2238.
Chemin de fer Winnipeg and Northwestern: bill (n° 29), en comité, 2251.
Compagnie d'énergie dite Niagara-Welland, bill (n° 33), en comité et 3e l., 2717; 3e l., 2725.
Guerre sud-africaine: concessions de terre aux vétérans (débat sur observ. Lennox), 2347.
Ridout, John Grant. dépôt d'un bill (n° 121) pour lui faire droit, 4018.
Taxes sur bills privés: observ., 5245.
Divorce de J. Smith: dépôt d'un bill (OO), 5246.
Banque de Winnipeg: dépôt d'un bill (Z), 5246.
Cie d'assurance Canada-Life: observ. sur mot. de renvoi au comité du règlement, 5752.

HAGGART, Alexander, *Winnipeg.*
Compagnie dite Great Western Permanent Loan Company: bill (n° 40), institution civile, 1re l., 660.
Indiens (sub.): instruments aratoires, outils, 1058.
Entrepôts de la douane à Winnipeg (sub.), 1635.
Transcontinental, état des travaux: mot. pour dépôt de doc., 1500.
Dragage au port de Saint-Jean: observ., 4517.

HAGGART, Hon. John Graham, *Lanark-sud.*
Travaux publics: réception et ouverture des soumissions (débat sur mot. Reid), 209 et suiv.
Auditeur général: bureau, dépenses casuelles, (sub.) 405.
Finances: ministère, appointements et dépenses casuelles (sub.), 405 et suiv.
Service civil: augmentations d'appointements (débat sur projet de résol. Fisher), 436 et suiv.
Chemin de fer du Pacifique-Canadien: nouvelles actions (débat sur observ. Maclean), 448 et suiv.
Traité: concernant eaux navigables internationales (débat sur observ. Borden), 676.
Canal de Lachine: quai et bassins (sub.), 838 et suiv.
Indiens (sub.): frais judiciaires, 1048.
Compagnie de force motrice d'Ontario et du Michigan: bill (n° 34), 2e l., 1091 et suiv.
Chemin de fer transcontinental national: terminus à Winnipeg (int.), 1129.

HAGGART, Hon. J. G.—*Suite.*
Chemins de fer: passages à niveau, accidents (débat sur projet de résol. Lennox), 1298.
Belleville: salle d'armes (sub.), 1431.
Nouveau mur en béton du canal Lachine à la Côte Saint-Paul (sub.), 1658.
Canal Soulanges: réparations au canal (sub.), 1658.
Chambly (canal): améliorations du port de Saint-Jean (sub.), 1661.
Ontario: canaux du Saint-Laurent, bureau local (sub.), 1663.
Cobalt (lac): véto sur une loi d'Ontario y relative, disc. sur mot. Clarke pour dépôt de doc., 1836.
Brunet, A., directeur du Transcontinental, rémunération (sub.), 2156 et suiv.
Canal Welland (sub.): jetées d'entrée à Port-Maitland, 2143 et suiv., grosses réparations, 2147.
Chemins de fer: mise à part de $200,000 par année pour traverses à niveau, projet de résol. Graham), débat, 2524 et suiv.
Chemin de fer transcontinental national, (sub.): inspection, 2162.
Commission des chemins de fer: un cultivateur comme commissaire (débat sur mot. Staples), 2789.
Intercolonial: location des embranchements (débat sur projet de résolution Emmerson), 2318 et suiv.; situation du réseau, exposé par l'hon. M. Graham (débat), 2868 et suiv.; 2868 et suiv.
Québec: pont, plans relatifs à sa reconstruction (sub.), 2164 et suiv.
Assurance: disc. sur projet de résolution, 7020.
Intercolonial: renforcement des ponts (sub.), 3101 et suiv.
Edifices fédéraux au Nouveau-Brunswick (sub.), 3391.
Saint-Michel-d'Yamaska: débarcadère (sub.), 3455.
Rentes viagères: état des opérations (quest.), 3678.
Saint-Pierre (rivière): observ. sur le régime des eaux, 4467.
Grand-Tronc-Pac., prêt: disc. gén. du bill (n° 128) y relatif, 5405; observ. en comité gén., 5465, 5526 et suiv.; 5774 et suiv.
Chambre des communes: classement du personnel, 6422.

HARRIS, Lloyd, *Brantford.*
Intercolonial: situation du réseau, exposé de l'honorable M. Graham (débat), 2310 et suiv.
Budget: discussion gén., 4901.

HENDERSON, David, *Halton.*
Marine et Pêcheries: ministère, appointements (sub.), 401 et suiv.
Haut commissaire à Londres: appointements et dépenses casuelles (sub.), 406 et suiv.
Service civil: commission, appointements (sub.), 407 et suiv.
Douanes: appointements et dépenses casuelles (sub.), 611 et suiv.
Recensement et statistiques: (sub.), 737.
Postes: bill (n° 19), pour modifier loi des postes, comité, 787 et suiv.
Indiens (sub.): frais judiciaires, 1047.

HENDERSON, D.—*Suite.*
Bridgewater: édifice public (sub.), 1357.
Glencoe: édifice public (sub.), 1445.
Edifices publics de Welland, Whitby et Simcoe, 1604.
Edifices publics à Ottawa (parc du Major) (sub.), 1394; réparations et mobilier (sub.), 1697.
Franchise postale (usage abusif de la), 1751; 1795.
Stations agricoles (création de nouvelles): disc. d'un projet de résol., 2065.
Assurances: bill (n° 97) pour modifier loi des, 1re l., 2243 et suiv.
Chemin de fer Toronto, Niagara and Western (compagnie du): bill (n° 42), en comité, 2180.
Guerre sud-africaine : concessions de terre aux vétérans (débat sur observ. Lennox), 2345.
Burlington: reconstruction de la jetée du canal (sub.), 3140.
Ports, rivières et ponts: réparations et améliorations en général (sub.), 3142.
Réglementation des pêcheries: observ., 6851.
Travail, création d'un département: disc. des articles du bill (n° 165) y relatif, 7163; observ. sur la 3e l., 7070.
Commission mixte des pêcheries (sub.), 7318.
Immigration, agences canadiennes et étrangères (sub.), 7370.
Houille: marché national (discus. d'un proj. de résolut.), 3285.
Marine et Pêcheries (départ.): appointements (sub.), 3907.
Chemin de fer Manitoba and Northwestern: observ. en comité gén. sur bill (n° 81) y relatif, 4165 et suiv.
Lainages, industrie: observ., 4432.
Paquebots, service entre la France et le Canada: disc. d'un proj. de résolution, 4676.
Engrais agricoles: observ. en comité gén. sur le bill (n° 110) y relatif, 4694.
Cie Submarine: observ. en comité gén. sur le bill (n° 77) la concernant, 4785.
Budget: disc. générale, 5067.
Cie d'assurance Canada-Life: observ. sur une motion de mise à l'ordre du jour du bill (n° 56), 5355; motion de renvoi au comité des ordres permanents, 5707.
Tarif douanier: observ. en comité des voies et moyens sur un projet de résolution le modifiant, 5363.
Bétail, développement de cette industrie (sub.), 6140 et suiv.
Journée de travail: observ., 6245.
Chemin de fer Manitoba and Northwestern: disc. des modifications du Sénat au bill (n° 81) y relatif, 6381.
Immigration: observ. en comité gén. sur le bill (n° 17) y relatif, 6491.

HERRON, John, *Macleod.*
Alcool méthylique: fourni aux fabricants (sub.), 477.
Terres fédérales: un volontaire peut-il être substitué à un autre pour remplir conditions de homestead? (int.), 1137.
Criminels déportés au Canada (quest), 1485.
Inspecteurs des immigrants (quest.), 1486.
Edifices publics de Welland, Whitby et Simcoe, 1608.
Edifices publics dans la Saskatchewan, l'Alberta et le Nord-Ouest (sub.), 1638.

HERRON, J.—*Suite.*
Postes (service ext.): traitements allocations (sub.), 1811.
Chemin de fer Pacifique-Canadien: disc. en comité gén. sur le bill (n° 79), 3341.
Alberta et Saskatchewan: allocation annuelle, cessation (int.), 2736.
Charbon: extrait de l'Alberta, droits (int.), 2736.
Chemin de fer de la baie d'Hudson et du Pacique: bill (n° 43), comité et 3e l., 2182.
Commission des chemins de fer: un cultivateur comme commissaire (débat sur mot. Staples), 2821.
Guerre sud-africaine. concessions de terres aux vétérans (débat sur observ. Lennox), 2348.
Immigration: domiciles et appartements des agents (mot. pour doc.), 2282.
Terres fédérales en Alberta: quest., 3376.
Assiniboine (rivière), améliorations près de Portage-la-Prairie (sub.), 3527.
Paturage. concession (quest.), 3916.
Elévateurs à grain, exploitation par l'Etat: observ. sur un projet de résolution, 4259.
Bétail, développement de cette industrie: (sub.), 6168.

HUGHES, Samuel, *Victoria-et-Haliburton.*
Fusils et cibles-miniatures: distribution par le gouvt. (int.), 718.
Collège militaire royal: fourniture de l'eau, (int.), 719.
Milice: exercices annuels (int.), 719; exercices dans les universités (int.), 719.
Postes: bill (n° 19) pour modifier loi des postes, comité, 785 et suiv.
Canal de Lachine: quai et bassins (sub.) 833 et suiv.
Delaney, Mme: pension (sub.), 857.
Gendarmerie à cheval du Nord-Ouest: refus de scrip (int.), 1125.
Fenelon-Falls: gardien de l'écluse (int), 1126.
Teres fédérales: concessions aux volontaires du sud-africain (int.), 1244; nombre d'acres concédés à titre de homesteads et de préemptions au Nord-Ouest (int.), 1245.
Conserves alimentaires: marchés passés par le gouvt. britannique pour fourniture (int.), 1307.
Edifices publics de Welland, Whitby et Simcoe, 1613.
Hôpital vétérinaire de Kingston (sub.), 1621. et suiv.
Edifices publics en général: construction de salles d'armes (sub.), 1688.
Edifices publics à Ottawa: parc du Major (sub.), 1696.
Miner, Bill: observ. sur son évasion, 1940.
Chenal du St-Laurent (sub), 7215.
Immigration: agents en Canada et à l'étranger (sub.), 7265.
Trent: (canal de la), (sub.), 2006.
Port-Colborne : travaux d'amélioration (sub.), 2009.
Oshawa: aquisition du port (quest.), 2025; recettes et dépenses (quest.), 2083; personnel de l'administration du port (quest.), 3221; recettes: questions, 2506, 2827.
Aviation: essais au Canada (int.), 2517.
Canaux: réparations, appointements des employés (sub.), 2187 et suiv.
Guerre sud-africaine: concessions de terre aux vétérans (débat sur observ. Lennox), 2350 et suiv.

HUGHES, S.—*Suite.*
Immigration: traitement infligé aux Canadiens par les agents (débat sur observ. Lalor), 2368 et suiv.
Middle-River: digues (sub.), 2617 et suiv.
Milice, ministère (sub.): appointements (observ. sur la milice en général), 2423 et suiv.; milice active, équipement et munitions des corps permanents (int.), 2510.
Ports et rivières (sub.); Nouv.-Ecosse, 2235.
Port-Arthur et Fort-William (sub.), 2208.
Tiffin (port de): améliorations (sub.), 2234.
Victoria: pavillon des immigrants (sub.), 2198; port, améliorations (sub.), 2235 et suiv.
Whitby: port, projet d'acquisition (int.), 2505.
Québec: appartement du Gouverneur à la citadelle (sub.), 3395.
Fédération impériale: discussion d'un projet de résolution, 6734.
Parlement, ventilation et système de sauvetage dans la nouvelle aile: observ., 7114.

HODGINS, George Frederick, *Pontiac.*
Chemin de fer Cobalt Range: dépôt d'un bill (n° 86) y relatif, 1917.
Chemin de fer d'Arnprior à Pontiac: dépôt d'un bill (n° 87) y relatif, 2081.
Sucre de betteraves: droits de douanes (quest.), 3222.
Newmarket (canal de): disc. d'une int., 3321 et suiv.
Trent (canal de la): construction (sub.), 3359 et suiv.
Grand-Tronc-Pacifique, prêt de l'Etat: observ. en comité gén. sur le bill (n° 128) y relatif, 4329, 5564 et suiv.
Dragage au port de Saint-Jean: observ., 4496.
Ports et quais de l'Etat: observ. en comité gén. sur le bill (n° 89) y relatif, 4657.
Ligne de paquebots franco-canadienne: observ. en comité gén. sur bill (n° 146) y relatif, 5491.

JAMESON, Clarence *Digby.*
Westport: quai, coût (int.), 502.
Little-River: quai, coût (int.), 503.
Pêcheries: développement, comité à cette fin (débat sur mot. Sinclair), 513 et suiv.
Expositions: (sub.), 767.
Pensions: payables par suite de l'invasion fénienne (sub.), 857.
Yarmouth: feux du port, déplacement (observ.), 1176.
Sandy-Cove (brise-lames à): (quest.), 1498; paiements en souffrance (quest.), 1829.
Cheverie: brise-lames (sub.), 2596.
Church-Point: quai (sub.), 2596 et suiv.
Clark's-Harbour : travaux de protection (sub.), 2601 et suiv.
Lac-Fairy: réserve, location (int.), 2981.
Port, rivières et ponts en général (sub.), 2614 et suiv.
Weymouth: pont, améliorations (observ.), 2493.
Annapolis: port, brise-glace (sub.), 2493.
Digby: travaux du port (sub.), 2614.
Weymouth: changement de nom du bureau de poste (mot. pour dépôt de doc.), 3230.
Pêcheries en Nouvelle-Ecosse, agents: quest., 4946.

JAMESON, C.—*Suite.*
Budget: discussion générale, 4967.
Navigation en Nouvelle-Ecosse: quest., 5925.
Ports et quais de l'Etat: observ. en comité gén. sur le bill (n° 89) y relatif, 6429.
Dragage dans l'Est, indemnité Beattie (sub.), 6878.
Sissiboo (rivière), pont: observ., 7169.
Construction de phares et matériel (sub.), 7248.
Hôpitaux de marine (sub.), 7286.
Ostréiculture (sub.), 7290.
Usines d'expériences relatives au chien de mer (sub.), 7291.
Gratifications aux agents des douanes (sub.), 7299.
Commission mixte des pêcheries (sub.), 7302.

KIDD, Edward, *Carleton (Ontario).*
Présentation à la Chambre des communes, 1644.

KNOWLES, William Erskine, *Moose-Jaw.*
Compagnie d'assurance Canada-Ouest, sur la vie: bill (n° 37), 1re l., 491; 2e l., 821; en comité, 2713 et suiv.
Elections différées (débat sur projet de résolution Burrell), 3034 et suiv.

KYTE, George W., *Richmond (N.-E.).*
Pêcheries: développement, comité à cette fin (débat sur mot Sinclair), 524.
Intercolonial: location des embranchements (débat sur projet de résolution Emmerson), 2310 et suiv.
Marine et Pêcheries: disc. d'une int. sur la gestion du département, 3960.

LACHANCE, Arthur, *Québec-centre.*
Royal Guardians: institution civile, bill (n° 95), 1re l., 2238; 2e l., 2725.
Marine, capitaine au service du département: quest., 4944.

LAKE, Richard Stuart, *Qu'Appelle.*
Travaux publics: réception et ouverture des soumissions (débat sur mot. Reid), 235.
Indiens (sub.): instruments aratoires, outils, 1056 et suiv.; bestiaux, 1059 et suiv.
Terres fédérales: terrains houillers et forestiers de la Saskatchewan et de l'Alberta, superficie, recettes (int.), 1250.
Elections fédérales: listes d'électeurs ayant servi à la dernière élection dans le district électoral de Qu'Appelle (mot. pour doc.), 1256.
Commission des chemins de fer: un cultivateur comme commissaire (débat sur mot. Staples), 2813.
Elections: différées (débat sur projet de résolution Burrell), 3012.
Foley, T. P., emploi (int.), 2452.
Humboldt: comptes électoraux (quest.), 1832.
Chemin de fer de l'île du Prince-Edouard: agrandissement des installations à Charlottetown (sub.), 3135; bill (n° 79): disc. en comité gén., 3332.
Chemins de fer dans la Saskatchewan, longueur des voies en exploitation (quest.), 3676.

LAKE, R. S.—*Suite.*
Strachan, A. A., demandes de lettres patentes: mot. pour dépôt de doc., 4215.
Terrains houillers dans la Saskatchewan et l'Alberta: mot. pour dépôt de doc., 1500.
Budget: discussion générale, 5341.
Grand-Tronc-Pacifique, prêt: observ. en comité gén. sur le bill (n° 128) y relatif, 5603.
Ewart, J. S., mission à la Haye: quest., 5914.
Bétail, développement de cette industrie (sub.), 6125 et suiv.
Stations d'expériences (sub.), 6254.
Terres fédérales gestion (sub.), 6585.
Pilotage, commission à Victoria (C.-A.): observ., 7204.

LALOR, Francis Ramsay (*Haldimand*).
Bois: réglementation des coupes (int.), 361.
Douanes: dépenses casuelles (sub.), 624 et suiv.
Chemin de fer de Guelph à Goderich: bill (n° 47), 1re l., 777.
Canal Welland: nombre d'hommes employés en permanence (int.), 860; jetées d'entrée à Port-Maitland, 2144.
Edifices publics de Welland, Whitby et Simcoe, 1606.
Hôpital vétérinaire de Kingston (sub.), 1625.
Clous: importation en 1907-1908 (int.), 2278.
Immigration: traitement infligé aux Canadiens par les agents (observ.), 2367.
Port-Colborne: travaux d'amélioration (sub.), 2010.
Newmarket (canal de): disc. d'une int., 3319.
Fruit: observ. relatives à la loi sur la manque des fruits, 3586 et suiv.
Assurances: disc. des articles du bill (n° 97) y relatif, 7134

LANCASTER, Edward A., *Lincoln-et-Niagara.*
Chemins de fer: passages à niveau, accidents, débat sur projet de résol. Lennox, 1284; bill (n° 6) pour protéger la vie des citoyens, aux passages à niveau, 1re l., 97; 2e l., 394 et suiv.; comité, 549; bill (n° 2), 2e l., 583; 3e l., 923.
Canal Welland: ouvriers y employés (int.), 497.
Code criminel: bill (n° 4) pour appliquer peine du fouet au mari qui bat sa femme, 1re l., 596.
Chemin de fer de Salisbury à Harvey: disc. en comité du bill (n° 35) y relatif, 1439.
Primes d'immigration à des sociétés: quest. 1486.
Abolition du Sénat: dépôt d'un projet de résolution, 1501.
Collège milit. royal de Kingston, (agrandissement des installations (sub.), 1592.
Cobalt (lac), véto sur une loi d'Ontario y relative: disc. sur mot. Clarke pour dépôt de doc., 1860.
Chemin de fer canadien de l'ouest de Liverpool: disc. en comité gén. sur le bill (n° 44) y relatif, 1973.
Miner, Bill: observ. sur son évasion, 1983.
Lachine (canal), mur nord du bassin n° 2 (sub.), 2017.
Canaux: réparations, appointements des employés (sub.), 2185.
Causes portées devant la commission des chemins de fer, dépenses (sub.), 2188 et suiv.

LANCASTER, E. A.—*Suite.*
Commission des chemins de fer du Canada: entretien et fonctionnement (sub.), 2160; frais d'appels (sub.), 2171; frais d'instance devant la commission (sub.), 2184.
Dimanche (application de la loi relative à l'observance du), 2172.
Québec: pont, plans relatifs à sa reconstruction (sub.), 2167 et suiv.
Mines (départ. des): appointements (sub.), 3888.
Marine et Pêcheries (départ.): appointements (sub.), 3901.
Chemin de fer Superior and Western Ontario: observ. en comité gén. sur le bill (n° 78) y relatif, 4185 et suiv.
Postes: agents du service extér., observ. 4482.
Dragage au port de St-Jean: observ., 4510.
Niagara: embacle de glace, quest., 4952.
Grand-Tronc-Pacifique, prêt: disc. gén. du bill (n° 128) y relatif, 5451, 5542 et suiv.
Eeaux navigables: observ. en comité gén. sur le bill (n° 152) y relatif, 5496.
Extradition: observ. en comité gén. sur le bill (n° 149) y relatif, 5506.
Cie de force motrice Ontario-Michigan: observ. en comité gén. sur le bill (n° 34) y relatif, 5576, 5648 et suiv.; 5760, 6267.
Cie de crédit la Prudential: observ. sur mot. de renvoi, 5764.
Chemin de fer Thessalon and Northern: observ. en comité gén. sur le bill (n° 104) y relatif, 6369.
Chambre des communes, classement du personnel: observ., 6421.
Chemins de fer: disc. gén. du bill (n° 106) y relatif, 6503; observ. en comité gén., 6516, 6540, 6605.
Eaux frontières: observ., 6957.
Immigration, traitement des agents (sub.), 7337.

LANCTOT, Adélard, *Richelieu.*
Marine et Pêcheries :observ. sur la gestion du département, 4115.

LAPOINTE, Ernest, *Kamouraska.*
Stations agricoles: dépôt d'un projet de résolution, 2032.

LAURIER, Très hon. sir Wilfrid, C.P., G.C.M.G. *ville d'Ottawa et Québec-est.*
Orateur (M. Charles Marcil) élection (mot.), 2.
Marine et Pêcheries: ministère, administration, rapport de l'enquête faite par l'h. juge Cassels, (rép. à mot. Borden pour doc.) 7; personnes reconnues coupables d'avoir fraudé le gouvt. (int. Lennox), 159; coût de l'enquête Cassels, (rép. à int. Foster), 174; fournitures, mode d'achat, (rép. à (int. Foster), 175.
Traités: mentionnés dans les journaux, quand signés et déposés? (rép. à int. Borden), 8; traité concernant voies navigables, (dépôt du texte, (rép. à int. Borden), 165, 306; (rép. à observ. Borden), 182, 424; (rép. à int. Borden), 578, (débat sur observ. Borden), 673 et suiv.; (rép. à int. Borden), 1253; traité concernant eaux limitrophes et pêcheries du N.-B. (rép. à int. Daniel), 1315.

LAURIER, Sir W.—*Suite.*
Discours du Trône: prise en considération (mot.), 12; adresse en réponse (débat), 33; (mot. demandant que l'adresse soit grossoyée et présentée à Son Excellence), 145.
Comités permanents: institution d'un comité pour former liste des membres (mot.), 13.
Hôtel du Grand-Tronc: construction, négociations à ce sujet (rép. à int. Borden), 14.
Revenu de l'intérieur: ministère quand le ministre (l'h. M. Templeman) en reprendra-t-il la direction? (rép. à int. Foster), 14.
Serments d'office: prestation bill (n° 1) 9.
Orateur suppléant: élection de M. G. McIntyre à ce poste (mot.), 145.
Vieillesse: pensions, application de la loi, nombre de bénéficiaires, (rép. à int. Foster), 147.
Ligne panbritannique (All Red Line): projet, où en est-il rendu? (rép. à int. Borden), 154.
Convention entre la France et le Canada: pas encore entrée en vigueur cause de ce retard (rép. à int. Borden), 155, 173.
Tuck: ex-juge en chef, démission (int. Lennox), 160.
Steamers "Montcalm": équipage, service, coût (rép. à int. Paquet), 174; coût, réparations etc., (rép. à int. Foster) 175.
Pêche: permis de plus d'un an, prolongations de saisons de pêche accordées en 1908 (rép. à int. Foster), 176.
Télégraphie Marconi: postes, construction, entretien, etc (rép. à int. Foster), 185.
Chemin de fer transcontinental national: classification excessive (rép. à int. Lennox), 186.
Terres fédérales: le gouvt. se propose-t-il d'accorder des terres aux vétérans qui ont combattu au Nord-Ouest en 1885? (rép. à int. Macdonell), 192.
Secrétariat d'Etat: démission de l'h. M. Scott et nomination de l'h. M. Murphy (rép. à int. Boyce), 193.
Travail: département, transformation en ministère pendant la présente session (rép. à int. Paquet), 194.
Preston, W. T. R.: agissements (rép. à int. Reid), 195; (rép. à int. German), 507.
Cigarettes: loi pour en prohiber ou restreindre la vente (rép. à int. Blain), 258.
Langue française: emploi à l'égal de la langue anglaise dans la province de Québec, pétitions à cette fin (rép. à int. Paquet), 261.
Service civil: augmentations d'appointements d'après la nouvelle loi (débat sur projet de résolution Fisher), 323 et suiv., 1200; commission du service civil; appointements (sub.), 407 et suiv.; rapport de la commission, dépôt (rép. à int. Foster), 921, 1078.
Pommes de terre: poids légal du sac de pommes de terre (rép. à int. Macdonell), 371.
Ressources nationales: conservation et développement, commission à cette fin (débat sur mot. Borden), 390; projet de résolution à ce sujet (observ.), 724-725.
Conseil privé: appointements (sub.), 400.
Auditeur général: bureau, appointements (sub.), 403.

LAURIER, Sir W.—*Suite.*
Finances: ministère, appointements et dépenses casuelles (sub.), 404 et suiv.
Commerce: ministère, appointements et dépenses casuelles (sub.), 406.
Haut commissaire à Londres: appointements et dépenses casuelles (sub.), 406.
Ingénieur général consultant: bureau (sub.), 407.
Gouverneur général: bureau du, appointements, frais de gestion (sub.), 420.
Banque de Montréal: commission à elle versée relativement au paiement de l'intérêt sur la dette publique, et au fonds d'amortissement (explication), 421.
Elections fédérales: émission des brefs pour l'élection de Comox-Atlin et de Carleton (rép. à int. Borden), 345, 423; (rép. à int. Burrell), 871, 920.
Chemins de fer: bill (n° 6), comité, 555.
Manitoba: délimitation des frontières (rép. à int. Roche), 558.
Défense de nos côtes et de nos ports de mer: (projet de résolution Foster), 578.
Code criminel: bill (n° 4) pour appliquer peine du fouet au mari qui bat sa femme, 2e l., 590.
Templeman, l'h. M.: entrefilet du "News" de Toronto, au sujet d'une dépêche de l'h. M. Templeman (explication), 700.
Terres fédérales: concessions aux vétérans de 1866 (rép. à int. Edwards), 704.
Immeuble Lindsay, Ottawa: achat par le Gouvt (rép à int Monk), 718.
Porcs: importés des Etats-Unis, droits imposés, (rép. à int. Blain), 866.
Numéraire: réserve, (rép. à int. Perley), 915.
Wilmot, Mme Elizabeth: pension (sub.), 930.
Pénitenciers: pénitenciers de Kingston, (sub.), 952 et suiv.
Compagnie dite Brazilian Electric Steel and Smelting Company: bill (n° 10), en comité, 1079.
Compagnie de force motrice d'Ontario et du Michigan: bill (n° 34), 2e l., 1099 et suiv.
Gendarmerie à cheval du Nord-Ouest: refus de scrip (rép. à int. Hughes), 1125.
Caisses d'épargne du Gouvt: intérêt sur dépôts, (rép. à int. Sharpe), 1126.
Frontières: interprovinciales, décision du Gouvt à ce sujet, (rép. à int. Macdonell), 1134.
Dette publique du Canada, le 3 janvier 1909: (rép. à int. Ames), 1139.
Comptes publics: comité des, pas assez souvent convoqué (rép. à int. Borden), 1254.
Conserves alimentaires: marchés passés par le gouvt britannique pour fourniture (rép. à int. Hughes), 1308.
Immigration: des Orientaux dans la Colombie-Anglaise, commission royale à ce sujet (rép. à int. Taylor), 1318.
Mercredi des cendres (vacances), 1395.
Traité des eaux limitrophes: observations, 1430, 1651.
Ressources naturelles: motion pour reconstituer le comité y relatif, 1644.
Origine du projet du Grand-Tronc-Pacifique: rép. à quest. Lennox, 1648.
Traité avec les Etats-Unis: déclaration, 1650.
Pont de Québec (traduction du rapport de l'enquête sur l'écroulement): rép. à quest. Boyer, 1823.
Téléphones: disc. d'un projet de résolution relatif aux tarifs, 1915.

LAURIER, Sir W.—*Suite.*
Miner, Bill: observ. sur son évasion, 1952.
Bois: bois et pulpe, projet d'abolir les droits sur ces articles entre le Canada et les Etats-Unis (int. Borden), 2518.
Chambre des communes: priorité des mesures ministérielles les mercredis (mot.), 2129.
Commerce: vacance de l'agence commerciale à Shanghaï (int. Barnard), 2452.
Commission du service civil: rapport (int. Foster), 2367.
Comités permanents: nomination de membres (mot.), 2340.
Immigration: traitement infligé aux Canadiens par les agents (observ.), 2368.
Manitoba: extension des frontières, pétition à ce sujet (débat sur observ. Roche), 2365.
Marine et Pêcheries, ministère: enquête Cassels, rapport, attitude du Gouvernement (int. Borden), 2343.
Paiements à des particuliers, par divers ministères (int. Sharpe), 2453.
Pêcheries: attributions du Dominion et des provinces à ce sujet, négociations (rép. à int. Borden), 2130.
Steamers: établissement d'un service entre le Canada et la France (projet de résolution), 2129.
Traités: traité relatif aux voies navigables, dépôt (int. Borden), 2131; ratification, dépêche (int. Boyce), 2468; traité de 1894 entre Grande-Bretagne et Japon: mise en vigueur et expiration (int. Borden), 2274; voies d'eau navigables (dépôt), 2635; modifications (int. Borden), 2636.
Orientaux en Colombie-Anglaise: explications, 2087.
Affaires extérieures (départ. des): disc. en comité gén. d'un projet de résol., 2091 et suiv.
Service de paquebots entre le Canada et la France: dépôt d'un projet de résolution, 2129.
Commerce (département du): dépôt du rapport annuel, IIIe partie, 3176.
Compagnie d'assurance Canada-Life: disc. en comité gén. du bill (n° 56), 3197; observ. sur mot. de renvoi au comité des ordres permanents, 5724 et suiv.; observ. en comité gén., 5759.
Marine, achat de fournitures: rép. à quest. S. Sharpe, 3218.
Dépêches: transport entre Pictou et les îles de la Madeleine (rép. à quest. Fraser), 3222.
Newmarket (canal de): observ., 3349.
Culture physique dans les écoles: observ., 3383.
Utilisation de la lumière du jour, observ. sur bill (n° 108), 3386; renvoi au comité spécial, 3668.
Vétérans de 1866-67: récompenses (rép. à quest. Middlebro), 3679.
Frontières du Manitoba, extension (rép. à quest. Roche), 3680.
Défense navale: (observ. sur projet de résol. Foster), 3707; amendement, 3716; adoption de l'amendement, 3769.
Gendarmerie du Nord-Ouest (sub.), 3866 et suiv.

LAURIER, Sir W.—*Suite.*
Vacances de Pâques: motion d'ajournement, 3918.
Marine et Pêcheries: observ. sur la gestion du département, 4064.
Chemin de fer Manitoba and Northwestern: observ. en comité gén. sur le bill (n° 81) y relatif, 4182.
Priorité des affaires gouvernementales, motion d'ordre, 4265.
Chemin de fer central du Nouveau-Brunswick: rép. à quest. Foster, 4468.
Dragage au port de Saint-Jean: observ., 4514, 4623.
Défense navale: rép. à quest. Foster, 4523.
Cie de force motrice Ontario-Michigan: observ. en comité général sur le bill (n° 34) la concernant, 4777, 5577, 5639 et suiv.; 6264.
"Scotia," vapeur: rép. à quest. Crosby, 5151.
Carter, Edw. S.: rép. à quest. Daniel, 5357.
Florence Mining Co.: observ., 7261.
Défense impériale: dépôt de la correspondance y relative, 7415.
Finance (loi de): observ., 7428.
Chambre des communes: séance du matin, motion, 5423.
Ligne de paquebots franco-canadienne: observ. en comité sur le bill (n° 146) y relatif, 5491.
Grand-Tronc-Pacifique, prêt: observ. en comité général sur le bill (n° 128) y relatif, 5581, 5793 et suiv.
Travail, création d'un département: observ. en comité gén. sur un projet de résolution y relatif, 5624.
Comité spécial relatif aux chemins de fer, canaux et télégraphes: nomination, 5625.
Gouverneur général: déclaration relative à la prolongation de ses fonctions, 5625.
Cas imprévus et services additionnels (sub.), 6983.
Application de la loi sur l'immigration chinoise (sub.), 6983.
Chemin de fer central: observ., 5931 et suiv.
Yukon, ordonnances: observ. sur un projet de résolution y relatif, 6190.
Chambre des communes, classement du personnel: observ., 6398; modification du règlement, mot., 6427.
Chemins de fer: observ. en comité gén. sur le bill (n° 106) y relatif, 6608.
Service civil: disc. générale du bill (n° 187) sur l'augmentation générale de $150, 6652.
Ressources naturelles: disc. d'un projet de résolution y relative, 6683.
King, Mackenzie: quest. Schaffner, 6724.
Fédération impériale: discussion d'un projet de résolution, 6766.
Service transocéanique et postal (sub.), 6977.
Service à vapeur Canada-Terre-Neuve (sub.), 6978.
Service à vapeur Canada-Mexique (sub.), 6978.
Service à vapeur Canada-Nouvelle-Zélande (sub.), 6978.
Service à vapeur Canada-Afrique du sud (sub.), 6978.
Service de goélettes Gaspé-côte Nord (sub.), 6979.
Service à vapeur Halifax-Canso (sub.), 6979.
Service à vapeur Halifax-baie Spry (sub.), 6979.
Service à vapeur aux îles de la Madeleine (sub.), 6979.

LAURIER, Sir W.—*Suite.*
Service à vapeur Prince-Rupert-îles de la Reine-Charlotte (sub.), 6980.
Service à vapeur îles du Prince-Edouard-Cap-Breton-Terre-Neuve (sub.), 6980.
Service à vapeur Québec-Blanc-Sablon (sub.), 6980.
Service à vapeur Halifax-St-Jean (sub.), 6982.
Service à vapeur St-Jean-Bassin des Mines (sub.), 6982.
Service à vapeur Victoria-Vancouver-Skagway (sub.), 6983.
Commissaires et agents commerciaux (sub.), 6984.
Rentes viagères: gestion (sub.), 6988.
Travail, création d'un département disc. générale du bill (n° 165) y relatif, 7043; disc. des articles, 7048 et suiv.

LEMIEUX, Hon. Rodolphe, *Gaspé.*
Travail: ministère, rapport (dépôt), 13; appointements (sub.), 686; impressions et papeterie, y compris "Gazette du Travail" (sub.), 686-687; enquêtes au sujet de différends industriels (sub.), 690.
Discours du trône: adresse en réponse (débat), 82.
Steamer "Lady-Evelyn": prix d'achat, réparations, etc. (int. Foster), 150.
Postes: poste rurale, distribution gratuite, système adopté (rép. à int. Borden), 154; poste rurale, achat de boîtes (rép. à int. Armstrong), 188, 366; bill (n° 19) pour modifier loi des Postes, objets recommandés et ensuite perdus, 1re l., 252; 2e l. et comité, 778; 3e l., 929; boîtes postales, importation (rép. à int. Armstrong), 576; appointements et dépenses casuelles (sub.), 645; poste rurale, salaires des courriers (rép. à int. Armstrong), 714; appointements (sub.), 758; dépenses casuelles (sub.), 764; nombre total de routes postales au Canada (rép. à int. Armstrong), 859; courrier, transport de Londonderry à Great-Village (rép. à int Stanfield), 870; entre gare et bureau de poste de Winnipeg (rép. à int. Bradbury), 916 poste rurale dans le comté de Prince-Edouard (rép. à int. Porter), 1136; mandats-poste et bons de poste émis de 1905 à 1908, payables en Canada ou en Angleterre, valeur (rép. à int. Macdonell), 1312.
Agriculture: industrie agricole au Canada (int. Lennox), 157.
Manufactures: industrie manufacturière au Canada (int. Lennox), 159.
Ouvriers: statistiques concernant loi sur enquêtes au sujet de conflits ouvriers (int. Lennox), 161.
Viandes et conserves alimentaires: application de la loi y relative (int. Lennox), 163.
Immigration: et rapatriement (débat sur mot. Paquet), 883.
Fermes expérimentales: établies depuis 1908; une à établir dans le district de Québec (int. Paquet), 163.
Main-d'œuvre étrangère: le Gouvt. va-t-il modifier la loi y relative? (rép. à int. Lennox), 173.
Compagnie dite "Canadian Economic Lubricant Company": paiements à elle faits (rép. à int. Foster), 196.
Steamers "Falcon" et "Fearless": achat (rép. à int. Foster), 195.

LEMIEUX, Hon. R.—*Suite.*
Compagnie dite New-York Lubricant Company: paiements à elle faits (rép. à int. Foster), 196.
Service civil: augmentations d'appointements en vertu de la nouvelle loi (débat sur projet de résol. Fisher), 1015 et suiv.
Chilliwack (bur. de poste de): réponse à la quest. Taylor, 1493.
Inspecteur des postes: réponse à quest. Gordon, 1646.
Frais de l'administration des postes à Newmarket et Aurora: rép. à quest. Wallace, 1648.
Postes (serv. ext.): traitements et allocations (sub.), 1744, 1796; divers (sub.), 1816.
Franchise posale (usage abusif de la), 1748 et suiv.
Poste rurale (sub.), 1814.
Caribou (service du courrier): rép. à quest Burrell, 1832.
Courrier hebdomadaire en Nlle-Ecosse: rép. à quest. Sinclair, 1832.
Anse-à-l'Ilot: débarcadaire (sub.), 2658.
Chemins de fer: mise à part de $200,000 par année pour traverses à niveau (projet de résol. Graham), débat, 2533.
Dépêches: transport de Gaspé à Percé (int. Ames), 2744.
Doucet's-Landing: quai sur pilotis (sub.), 2688 et suiv.
Douglastown: jetée (sub.), 2691 et suiv.
Elections différées (débat sur résolution Burrell), 3010 et suiv.
Gaspé: quai (sub.), 2694.
Pointe-au-Père: quai (sub.), 2693.
Postes: service postal quotidien dans Queen-et-Sunbury (int. Crocket), 2509; poste rurale gratuite (débat sur observ. Armstrong), 2947; franchise postale, privilège utilisé par un ministre en faveur du parti libéral, après le21 juillet 1908 (rép. à int. Foster), 2731; livraison gratuite des courriers dans les cités (int. Armstrong), 2733; observ., 2947; poste rurale dans district de Central-Park, pétition à ce sujet (int. Cowan), 2738; transport des dépêches à Sainte-Philomène, Châteauguay (int. Monk), 2932.
Rimouski: quai (sub.), 2701.
Sociétés coopératives: projet de loi à ce sujet (débat sur observ. Monk), 2463.
Souris (Man.), directeur de la poste: rép. à quest Schaffner, 2022.
Station agricoles (création de nouvelles): disc. d'un proj. de résolution, 2080.
Postes: bureaux dans le comté de Peel: rép. à quest. Blain, 3221; itinéraire Ahmie-Harbour à Trout-Creek, rép. à quest. Arthurs, 3399; services des dépêches dans le comté de Middlesex, rép. à quest. Elson, 6437; aménagement du bureau de poste de Dartmouth, observ., 3442.
Poste rurale dans Northumberland-est: réponse à la quest. Owen, 3681.
Service des dépêches à la station de Sainte-Justine: réponse à la quest Boyer, 3681.
Wagons-poste: rép. à quest Sproule, 3862.
Timbres-poste du tricentenaire: rép. à quest. Perley, 3864.
Postes: service des dépêches entre Campbellford et Brighton, réponse à la quest.

LEMIEUX, Hon. R.—*Suite.*
Owen, 3680, 3865; dépôt d'un projet de résolution modifiant la loi des postes, 4018; dépôt d'un bill (n° 136) y relatif, 4486; observ. en comité gén., 6625.
Marine et Pêcheries: observ. sur la gestion du département, 4135.
Grève des houilleurs de l'Ouest: quest. G. Taylor, 4348.
King, Mackenzie: mission en Chine, 4349.
Postes: agents du service extérieur, dépôt d'un proj. de résol., 4018; discussion, 4468; dépôt d'un bill (n° 136), 4486.
Service civil: dépôt d'un bill (n° 137), 4486; observ. en comité gén., 6637.
Postes: courriers de chemin de fer, augmentation de salaires, rép. à quest. Boyce, 4455; receveur à Lévis, rép. à quest. Monk, 4884.
McKenzie, Daniel: rép. à quest. Arthurs, 4887.
Carson, George: rép. à quest. G. Taylor, 4946.
Saint-Polycarpe, bureau de poste: rép. à quest. Lortie, 5149.
Postes, factage dans les villes: rép. à quest., 5423.
Caisses d'épargne postales, intérêt sur dépôt: rép. à quest. Macdonell 5152.
Lac-Noir, receveur de la poste: rép. à quest. G. Taylor, 5152.
Caisses d'épargne postales et nationales: rép. à quest. S. Sharpe, 5153.
Transcontinental national, ouvriers sibériens employés aux travaux: rép. à quest. J. D. Taylor, 5154, 5248.
Grève des mineurs de l'Ouest: rép. à quest. McCarthy, 5626.
Postes, recettes de divers bureaux: rép. à quest. Edwards, 5919.
Dépêches, service à Malagash: quest. Rhodes, 5925.
Glace-Bay, levée des boîtes postales: quest. Maddin, 6064.
Greenfield, bureau de la poste: quest. Fraser, 6065.
Dépêches, transport entre Lorne-Valley et la station: quest. Fraser, 6066.
Journée de travail: observ. 6237.
Pilotage, commission de Victoria (C.-A.): observ., 7210.
Poste rurale: quest. Armstrong, 6726.
Souris, renvoi du receveur de la poste: observ. 7187.
Cour d'échiquier: disc. des articles du bill (n° 151) la concernant, 7087.
Travail, création d'une département: disc. des articles du bill (n° 165) y relatif, 7058.

LENNOX, Haughton, *Simcoe-sud.*
Laine: brute, importation (int.), 156; nombre de filatures de laine au Canada, en 1896, et chaque année depuis; quantité de laine canadienne y employée (int.), 156.
Agriculture: nombre de cultivateurs, argent placé dans les exploitations agricoles, valeur des produits de chaque année (int.), 157.
Manufactures: industrie manufacturière au Canada (int.), 158.
Marine et Pêcheries: enquête sur administration de ce département, personnes reconnues coupables d'avoir fraudé le gouvt. (int.), 159.

LENNOX, H.—*Suite.*
Dragage: contrat McAvity et Mayes, recouvrement de deniers dont le gouvt. avait été frustré (int.), 159, 173, 1239.
Télégraphes et téléphones: enquête à ce sujet, en 1905, dépenses (int.), 160.
Tuck: ex-juge en chef, démission (int.), 160.
Main-d'œuvre étrangère: le gouvt. va-t-il modifier la loi y relative? (int.), 173.
Travaux publics: exécutés dans Bonaventure (int.), 173.
Travaux publics: exécutés dans Bonaventure (int.), 181; (mot. pour doc.), 372.
Chemin de fer transcontinental national: classification excessive, (int.), 186.
Bassins de radoub: nouvelles subventions pour en encourager la construction (int.), 258, 505.
Immigration: réglementation (int.), 261-262.
Chemins de fer: passages à niveau, loi pour prévenir accidents, lettre de M. Graham au président de la commission des chemins de fer à ce sujet, (int.) 305; bill (n° 6), comité, 552; nombre d'accidents arrivés aux passages à niveau, (int.), 577; bill (n° 20), dommages, procédures, en comité, 814 et suiv.; passages à niveau: accidents, article du "Citizen" (observ.), 1178; passages à niveau, accidents (débat sur projet de résolution Lennox), 1257 et suiv.
Presse associée: service des dépêches, dépenses (int.), 350.
Immigration: de sujets britanniques, (int.), 505.
Immigrants: dont on a empêché le débarquement (int.), 506.
Postes: bill (n° 19) pour modifier loi des postes, comité, 781 et suiv.
Cie du chemin de fer d'Edmonton au lac des Esclaves: observations sur le proj. de loi (n° 24) la concernant, 1436.
Origine du projet du Grand-Tronc-Pacifique: (quest.), 1648.
Lachine: travaux au quai et aux bassins du canal (sub.), 1652.
Dawson: logement du commissaire du Yukon (sub.), 1685.
Fermes expérimentales: nouveaux bâtiments et améliorations (sub.), 1691.
Edifices publics d'Ottawa (loyers, entretien) (sub.), 1692; éclairage (sub.), 1693; parc du Major (sub.), 1695; enlèvement de la neige (sub.), 1697.
Marine: comptabilité du département: question, 1830, 2026.
Téléphones: disc. d'un projet de résolution relatif aux tarifs, 1863.
Banque de Vancouver: bill (n° 52), en comité, 2268 et suiv.
Bonaventure: comté de (mot. pour doc.), 2341.
Canal de la rivière Holland: évaluation des terres pour droit de passage (int.), 2739.
Canal de la Trent: construction (sub.), 2001 et suiv.; 2190.
Chemins de fer: mise à part de $200,000 par année pendant cinq ans, pour traverses à niveau (projet de résolution Graham), débat), 2528 et suiv.
Chemin de fer de Prince-Albert à la baie d'Hudson: bill (n° 62), institution civile, en comité, 2673.
Chemin de fer Toronto, Niagara and Western (compagnie de): bill (n° 42), en comité, 2177 et suiv.

LENNOX, H.—*Suite.*

Chemin de fer transcontinental national: difficultés avec la commission du Transcontinental (int.), 2453.
Chemin de fer Winnipeg and Northwestern: bill (n° 29), en comité, 2251.
Compagnie dite Royal Casualty and Surety Company of Canada: bill (n° 51), en comité, 2721, 2876.
Disraéli: quai, utilité (int.), 2920, 2981.
Guerre sud-africaine: concessions de terres aux vétérans (observ.), débat, 2343 et suiv.
Lainages: manufactures de Montréal devant fermer leurs portes (int.), 2738.
Pembroke: traverse du chemin de fer: dépenses (int.), 2281.
Ports et rivières (sub.): Nouvelle-Ecosse, 2236.
Québec : pont sous-marin en remplacement du pont écroulé, projet (int.), 2452.
Tarifs des télégraphes et téléphones, mise en vigueur (int.), 2925.
Tiffin (port de), améliorations (sub.), 2233 et suiv.
Passages à niveau sur le Grand-Tronc (quest.), 2019.
Immigrants arrivés au Canada par voie indirecte (quest.), 2026.
Transcontinental national (travaux sur la section est): mot. pour dépôt d'un état, 2032.
Passages à niveau: demandes de renseignements, 2088.
Intercolonial: voie accessoire à Moncton (sub.), 3095.
Cie d'assurance Canada-Life: disc. en comité gén. sur le bill (n° 56) la concernant, 3178 et suiv.; observ. sur mot. pour renvoi au comité des ordres permanents, 5715 et suiv.; observ. en comité général, 5759.
Newmarket (canal de): disc. d'une int., 3308; évaluation des terrains à exproprier (mot. pour dépôt de doc.), 3231; (quest.), 3440.
Transcontinental: classification des travaux dans les lots B et F (mot. pour dépôt de doc.), 3231.
Lainages (observ. sur l'industrie des): 4355
Dragage au port de Saint-Jean: observ., 4497.
Observations sur un fait personnel à M. Conmee, 4525.
Ports et quais de l'Etat: observ. en comité gén. sur le bill (n° 89) y relatif, 4665.
Engrais agricoles: observ. en comité gén. sur le bill (n° 110) y relatif, 4692 et suiv.
Cie de force motrice Ontario-Michigan: observ. en comité gén. sur le bill (n° 34) la concernant, 4713, 4762 et suiv.; 5567, 5642, 5661, 5843 et suiv., 6258.
Cie Submarine. observ. en comité gén. sur le bill (n° 77) la concernant, 4783.
Grey, F. M.: observ. en comité sur le bill (n° 132) concernant un brevet, 5138.
Transcontinental national, classification : question, 5155.
Aylen, J.: question, 5358.
Grand-Tronc-Pacifique, prêt: observ. en comité gén. sur le bill (n° 128) y relatif, 5458 et suiv., 5589 et suiv.
Extradition: observ. en comité gén. sur bill (n° 149) y relatif, 5508.
Cie de crédit et de fidéicommis la Prudential: observ. sur mot. de renvoi, 5764.
Chemin de fer central: observ., 5996 et suiv.

LENNOX, H.—*Suite.*

Chemins de fer: discussion gén. du bill (n° 106) y relatif, 6495.
Parlement, toiture de l'aile neuve: quest. 7420.
Ressources naturelles: disc. d'un projet de résolution y relatif, 6683 et suiv.
Compagnie d'assurance contre l'incendie l'Equity: disc. des articles du bill (n° 161) la concernant, 6952.
Cour d'échiquier: disc. des articles du bill (n° 151) la concernant, 7082.
Code criminel: disc. des articles du bill (n° 148) y relatif, 6710, 6716, 7089.
Service côtier et des phares, agences, loyers, etc. (sub.), 7230.
Souris, renvoi du receveur de la poste: observ., 7191.
Florence Mining Company: observ., 7260.

LEWIS, Edward Norman, *Huron-ouest.*

Discours du trône: adresse en réponse (débat), 133.
Service civil: augmentations d'appointements (débat sur projet de résol. Fisher), 433.
Code criminel: bill (n° 4), 2e l., 589; bill (n° 69), modification, blessures causées par voitures automobiles, 1re l., 1003.
Navires: lignes de charge des navires fréquentant les eaux du Canada: bill (n° 45), 1re l., 698.
Chemin de fer de Guelph à Goderich: bill (n° 47), 1re l., 777; 2e l., 1042; comité et 3e l., 2182.
Inspection des navires par l'Etat: dépôt d'un bill (n° 73) y relatif, 1393.
Grand-Tronc-Pacifique: (embr. du) au lac Supérieur: disc. gén. du bill (n° 30) y relatif, 1441.
Télégraphie sans fil à bord des navires: dépôt d'un bill (n° 74) y relatif, 1472.
Armes offensives (port d'): dépôt d'un bill (n° 83) y relatif, 1816.
Utilisation de la lumière du jour: dépôt d'un bill (n° 100) y relatif, 2632; observ., 3386; 2e l., 3668; renvoi au comité spécial, 3668.
Hygiène des voyageurs: dépôt d'un bill (n° 111), 3555.
Commerce: dépôt de la 2e partie du rapport annuel, 4154.

LOGGIE, William Stewart, *Northumberland (N.-B.).*

Chemins de fer: passages à niveau, loi pour prévenir accidents (débat sur int. Edwards), 295 et suiv.
Pêcheries: développement (mot. Sinclair), 533.
Intercolonial: location des embranchements (débat sur projet de résol. Emmerson), 2337; situation du réseau, exposé de l'h. M. Graham (débat), 2906 et suiv.
Stations agricoles (établissement de nouvelles): disc. d'un proj. de résol., 2054.
Budget: discussion gén., 5232.
Grand-Tronc-Pacifique, prêt: observ. en comité gén. sur le bill (n° 128) y relatif, 5871.
Ports et quais de l'Etat: observ. en comité gén. sur le bill (n° 89) y relatif, 6205.

LORTIE, Joseph Arthur, *Soulanges.*
Quai à Saint-Zotique et aux Cèdres: (quest.), 1479.
Canal de Soulanges: (quest.), 1483.
Forêt: comté de Soulanges, location (int.), 2739.
Ile Soulanges: changement de nom (int.), 2917.
Soulanges: quais (mot. pour le dépôt de doc.), 3230.
Saint-Polycarpe, bureau de poste: quest., 5148.

LOW, Thomas A., *Renfrew-sud.*
Lainages, industrie: observ., 4450.

MACDONALD, Edward Mortimer, *Pictou.*
Miner, Bill: observ. sur son évasion, 1959.
Annapolis: port, brise-glace (sub.), 2474.
Cow-Bay: havre, amélioration (sub.), 2609.
Immigration: domiciles et appointements des agents (mot. pour doc.), 2282.
Travaux publics: entreprises de dragage (quest.), 3224.
Grey, F. M.: observ. en comité gén. sur le bill (n° 132) concernant un brevet, 5140.
Budget: discussion gén., 5250.
Prince-Edouard (île du), état des communications: observ., 6783.
Grand-Tronc-Pacifique, prêt: observ. en comité gén. sur le bill (n° 128) y relatif, 5857.
Assurances: disc. des articles du bill (n° 97) y relatif, 7145.

MACDONELL, Angus Claude, *Toronto-sud.*
Ouvriers: statistiques concernant loi sur enquêtes au sujet de conflits ouvriers (int.), 161.
Elections fédérales: bill (n° 16) pour supprimer dépôt de $200 et déclarer jour d'une élection générale jour de fête, 1re l., 166.
Toronto: cession de la propriété dite Garrison Common (int.), 190; achat de nouvelles casernes (int.), 191; nouveau bureau de poste (int.), 354; travaux du port, retard dans le paiement du salaire des ouvriers (int.), 573.
Statuts: impression, retard (int.), 191.
Terres fédérales: le gouvt. se propose-t-il d'accorder des terres aux vétérans qui ont combattu au Nord-Ouest en 1885? (int.), 192.
Assurances: commission des, témoignages des actuaires anglais pas inclus dans rapport imprimé de l'enquête. Pourquoi? (int.), 254.
Banques: dans quelles banques le gouvt. fait-il ses dépôts? (int.), 257.
Intercolonial: commis aux marchandises, la décision de la commission d'enquête à leur sujet a-t-elle été acceptée par le gouvt.? (int.), 258.
Postes: mandats-poste et bons de poste, émis de 1905 à 1908, payables en Canada ou en Angleterre, valeur (int.), 1311.
Compagnie dite London and Lancashire Plate Glass and Indemnity Company of Canada: institution civile, bill (n° 27), 1re l., 304.
Electricité: exportation d'énergie électrique (int.), 364.

MACDONELL, A. C.—*Suite.*
Pommes de terre: poids légal du sac de pommes de terre (int.), 371.
Frontières: interprovinciales, décision du gouvt. à ce sujet (int.), 1134.
Frappe de numéraire à la Monnaie (quest.), 1480.
Immigrants arrivés au cours du présent exercice (quest.), 1483.
Toronto: salle d'exercice, installations supplémentaires (sub.), 1589; observatoire météorologique de (sub.), 1590; bâtiments militaires, magasin (sub.), 1590.
Postes (service ext.): traitements et allocations (sub.), 1797.
Banques (loi des): question, 1833.
Ottawa: Monnaie royale, affinerie, maison du gardien, etc. (sub.), 3388.
Brevets: l'Armorial Explosives, bill (n° 93), 1re l., 2238; 2e l., 2880.
Chemins de fer: mise à part de $200,000 par année pour traverses à niveau, projet de résol. Graham), débat, 2523.
Compagnie dite Liverpool and Lancashire Plate Glass and Indemnity Company: bill (n° 27), comité et 3e l., 2268.
Compagnie dite Prudential Trust Company: bill (n° 91), 1re l., 2131; 2e l., 2725.
Toronto: améliorations du port (sub.), 3507.
Chemin de fer Superior and Western Ontario: observ. en comité gén. sur le bill (n° 78) y relatif; 4186 et suiv.
Postes: agents des services ext. (observ.), 4478.
Caisses d'épargne postales, intérêt sur dépôts: quest., 5152.
Traité franco-canadien: quest. 5152.
Croix Rouge: dépôt d'un bill (HH), 5246.
Compagnie d'assurance l'Equity: dépôt d'un bill (JJ), 5246.
Monument à Alex. Muir: quest., 5357.
Eaux frontières: observ., 6941.
Compagnie d'assurance contre l'incendie l'Equity: disc. des articles du bill (n° 161) la concernant. 6953.
Cie de force motrice Ontario-Michigan: observ. en comité général sur le bill (n° 34) la concernant, 5631, 5657, 5673; 6265 et suiv.
Chemin de fer Thessalon and Northern: observ. en comité gén. sur le bill (n° 104) y relatif, 5856.
Chemins de fer: observ. en comité gén. sur le bill (n° 106) y relatif, 6520; 6609.
Traité relatif aux eaux frontières: quest., 6604.
Postes: observ. en comité gén sur le bill (n° 136) modifiant la loi y relative, 6627.

MACLEAN, Alexander K., *Lunenburg.*
Ressources nationales: conservation et développement, commission à cette fin, (débat sur mot. Borden), 389.
Pêcheries: développement, comité à cette fin (débat sur mot. Sinclair), 520.
Travaux publics: soumissions (débat sur mot. Reid), 602 et suiv.
Traité concernant eaux limitrophes et pêcheries du Nouveau-Brunswick (observ. sur int. Daniel), 1315.
Bridgewater: édifice public (sub.), 1356 et suiv.
Observations sur les expériences de la tourbe combustible par le département des Mines, 1586.

MACLEAN, A. K.—*Suite.*
Téléphones: disc. d'un proj. de résol. relatif aux tarifs, 1875.
Annapolis: port, brise-glace (sub.), 2478 et suiv.
Chambre des communes: ascenseurs, pas sûrs, devraient être inspectés (rép. à observ. Taylor), 2470.
Comités: travaux, étude des rapports des ministres, mode de procédure à suivre (observ. sur mot. Borden), 2140.
Victoria: port, améliorations (sub.), 2235.
Service géodésique du Canada: discussion d'une mot. y relative, 3232.
Marine et Pêcheries: observ. sur la gestion du départ., 4024.
Ports et quais de l'Etat: observ. en comité gén. sur le bill (n° 89) y relatif, 4660.

MACLEAN, William Findlay, *York-sud, (O.).*
Chemin de fer canadien du Pacifique: nouvelles actions (observ.), débat, 438 et suiv.; 823 et suiv.; (int.), 930.
Alcool méthylique: fourni aux fabricants (sub.), 475.
Secrétariat d'Etat: appointements et dépenses casuelles (sub.), 487.
Pêcheries: développement, comité à cette fin (débat sur mot. Sinclair), 518.
Chemins de fer canadiens: (observ.), débat, 660 et suiv.
Travail: ministère, enquêtes au sujet de différends industriels (sub.), 693.
Animaux: maladies contagieuses (bill n° 18), comité, 795 et suiv.
Téléphones: compagnies, reglementation par commission des chemins de fer (int.), 1131.
Emission de nouvelles actions du Pacifique-Canadien: observations, 1396.
Service des phares, agences, loyers, etc. (sub.), 7229.
Grand-Tronc-Pacifique (embranchements du) au lac Supérieur: disc. gén. du proj. de loi (n° 30) y relatif, 1442; observ. sur un prêt de l'Etat, 3818 et suiv.; observ. en comité gén. sur le bill (n° 128) y relatif, 5547, 5599.
Postes (service ext.): traitements et allocations (sub.), 1802.
Chemins de fer: observ. sur le tarif à 2 cts pour les voyageurs, 3080 et suiv.
Chemin de fer Pacifique-Canadien: bill (n° 79), disc. en comité gén., 3334.
Smith, John Dennison: observ. en comité général sur le bill (n° 157) le concernant, 6376.

MAGRATH, Charles Alexander, *Medicine-Hat.*
Douanes: dépenses casuelles (sub.), 630.
Chemin de fer canadien de l'Ouest: bill (n° 11), comité, 1041.
Indiens (sub.): bestiaux, 1060 et suiv.
Compagnie de force motrice d'Ontario et du Michigan: bill (n° 34), 2e l., 1094.
Rivière Niagara: volume d'eau s'écoulant par les chutes (int.), 1133.
Aylwin, Francis Percival: demande de terrain dans l'Alberta (mot. pour doc.), 1255.
Chemin de fer: chartes accordées depuis 1er janvier 1900 (mot. pour doc.), 1256.

MAGRATH, C. A.—*Suite.*
Edifice public à Lethbridge (sub.), 1639 et suiv.
Stations agricoles (établissement de nouvelles): disc. d'un projet de résol., 2051.
Chemin de fer Winnipeg and Northwestern: bill (n° 29), en comité, 2266.
Hand-Mills, Ala., bureau de poste, établissement (mot. pour doc.), 2284.
Cie d'assurance Canada-Life: disc. en comité général du bill n° 56, 3200.
Service géodésique du Canada: discusion d'une mot. y relative, 3252.
Gendarmerie du Nord-Ouest (sub.), 3874.
Cie de force motrice Ontario-Michigan: observ. en comité gén. sur le bill (n° 34) la concernant, 5656.
Eaux frontières: observ., 6908.

MADDIN, James William, *Cap-Breton-sud.*
Pêcheries: développement, comité à cette fin (débat sur mot. Sinclair), 531.
Brophy: receveur de la poste, (int.), 1251.
Glace-Bay: édifice public (sub.), 1359.
New-Glasgow: édifice public (sub.), 1362.
Commissions illicites: disc. du projet (n° 31) y relatif, 1568.
Franchise postale (usage abusif de la): observations, 1766.
Postes (service ext.): traitements et allocations (sub.), 1806.
Miner, Bill: observ. sur évasion, 1977.
Equipage du vapeur "Stanley": (mot. pour dépôt de doc.), 2030.
Intercolonial: déviation de la ligne de Sydney Mines à River-George (sub.), 3107 et suiv.
Cow-Bay (Port-Morien): havre, améliorations (sub.), 2603 et suiv.
Ile Flint, signal de brume: quest., 5922.
Garde-pêche de Victoria: quest., 5922.
Glace-Bay, levée des boîtes postales: quest., 6064; bureau de la poste: quest., 5921; feux de direction: quest., 5921.
Toronto: améliorations au port (sub.), 3158.
Grand-Tronc-Pacifique: observ. sur un prêt de l'Etat, 3845.
Marine et Pêcheries: disc. d'une interpellation sur la gestion du départ., 3950.
Budget: disc. gén., 5194.
Vapeurs de l'Etat, le "Zaïdes" et le "Gladiator": quest., 5916.
Pêcheries du Cap-Breton: quest., 5916.
Intercolonial (réseau de), recettes au Cap-Breton: quest., 5917.
Cap-Breton-sud, élection: quest., 5921.
McRae, Hector: quest., 7117.
Vapeur: service des feux sur les Grands lacs (sub.), 7254.
Cour d'échiquier: disc. des articles du bill (n° 151) la concernant, 7083.
Code criminel: disc. des articles du bill (n° 148) y relatif, 6717, 7093.
Service météorologique (sub.), 7255.
Inverness, travaux du port: quest., 6721.
Service côtier et des phares: agences, loyers, etc. (sub.), 7237.

MARCIL, Hon. Charles, (Orateur), *Bonaventure.*
Orateur, élection (remerciements), 6.
Messages de Son Excellence: ouverture de la session, 8-9; budget, 344.
Discours du trône: 9.
Bibliothèque du Parlement: rapport des bibliothécaires, (dépôt), 13.

MARCIL, Hon. C.—*Suite.*
Sloan, William: député de Comox-Atlin, démission (avis), 15.
Dragage: contrat McAvity et Moyes, (déc. sur int. Lennox), 159, 1239.
Carleton: vacance du siège de ce comté, (émission d'un nouveau bref d'élection), 166.
Commission d'économie interne: institution, 167.
Travaux publics: réception et ouverture des soumissions cachetées, débat sur mot. Reid (décision), 286 et suiv.; 602.
Chemins de fer: passage à niveau, loi pour prévenir accidents (déc., débat sur int. Edwards), 294, 298.
Chambre des communes: comité du restaurant, sénateurs membres de ce comité (message du Sénat), 398.
Compagnie de force motrice Ontario-Michigan: (observ. sur explication au sujet d'un fait personnel par M. Sproule), 1178.
Elections: l'h. M. Templeman, élu dans le comté de Comox-Atlin, certificat de son élection, 1303.
Commission des chemins de fer: nomination d'un cultivateur pratique de l'Ouest, comme commissaire (débat sur mot. Staples), déc., 2780, 2816.
Députés nouveaux: M. Congdon (Yukon), 2238.
Disraéli: quai, utilité (int. Lennox), déc., 2920.
Elections différées (débat sur projet de résolution Burrell), déc., 3035.
Employés de la Chambre des communes, classification, erreur (explic.), 2634.
Kingston: travaux publics, coût (déc.), 2637 et suiv.
Messages de Son Excellence: convention complémentaire entre le Canada et la France, 2270; budget supplémentaire, 2746.
Sociétés coopératives: projet de loi à ce sujet (observ.), 2458 et suiv.
Newmarket (canal de): disc. d'une int., 3319.
Bonaventure (rivière): jetée de dérivation (sub.), 3465.
Marine et Pêcheries: intervention dans la disc. de l'int. sur la gestion du départ., 4066 et suiv.
Transcontinental: sous-adjudicataires en Colombie-Anglaise, observ., 4158.
Dragage au port de Saint-Jean: observ., 4486 et suiv., 4531 et suiv.
Observation sur un fait personnel à M. Conmee, 4525.
Chemin de fer central: observ., 5932 et suiv.
Cie d'assurance Canada-Life: observ. en comité gén. sur le bill (n° 56) la concernant, 3216; sur mot. de renvoi au comité du règlement, 5737 et suiv.
Chambre des communes, classement du personnel: observ., 6422; traitements (sub.), 7107.

MARSHALL, David, *Elgin-est.*
Port-Stanley: jetée (int.), 361.
Douanes: dépenses casuelles (sub.), 633 et suiv.
Port-Bruce: port, travaux (int.), 863.

MARSHALL, D.—*Suite.*
Conserves (fabriques de), inspecteurs (int.), 867.
Edifices publics de Welland, Whitby et Simcoe, 1617.
Causes devant la commission des chemins de fer, dépenses (sub.), 2182.
Port-Stanley: construction d'une arrête (sub.), 3152.

MARTIN, William Melville, *Regina.*
Commission des chemins de fer: un cultivateur comme commissaire (débat sur mot. Staples), 2810; amend., 2812; adopté, 2823.
Guerre sud-africaine: concessions de terre aux vétérans (débat sur observ. Lennox), 2353.
Grand-Tronc-Pacifique: observ. sur un prêt de l'Etat, 3837.
Elévateurs à grain, exploitation par l'Etat: observ. sur un projet de résolution, 4250.

MARTIN, Médéric, *Sainte-Marie, Montréal.*
Canal de Lachine: quai et bassins, (sub.), 847.
Montréal: station postale de la partie Est (sub.), 1378 et suiv.

MEIGHEN, Arthur, *Portage-la-Prairie.*
Rivière Assiniboine: redressement de son cours (int.), 498.
Douanes: dépenses casuelles (sub.), 620.
Chemin de fer de la baie d'Hudson: explorations faites en vue de le construire (mot. pour doc.), 727, 1113.
Pénitenciers: pénitencier de Kingston (sub.), 946 et suiv.; du Manitoba, (sub.), 970 et suiv.
Miner, Bill: évasion (int.), 1247.
Joliette: salle d'armes (sub.), 1366.
Glencoe: édifice public (sub.), 1456.
Edifice public à Dauphin (sub.), 1632.
Postes (service ext.): traitements et allocations (sub.), 1799.
Commission des chemins de fer: un cultivateur comme commissaire (débat sur mot. Staples), 2805.
Compagnie d'assurance Canada-Life: observ. en comité gén. sur le bill (n° 56) la concernant, 3179 et suiv.; sur mot. de renvoi au comité du règlement, 5733.
Marine et Pêcheries: disc. d'une interpellation sur la gestion du département, 4013, 4018.
Compagnie de force Ontario-Michigan: observ. en comité gén. sur le bill (n° 34) la concernant, 5665.
Grand-Tronc-Pacifique, prêt: observ. en comité gén. sur le bill (n° 128) y relatif, 5900.

MICHAUD, Pius, *Victoria (N.-B.).*
Rivière Allegash, diversion des eaux: discussion d'une mot. y relative, 3258.

MIDDLEBRO, William Sora, *Grey-nord.*
Travaux publics: réception et ouverture des soumissions (débat sur mot. Reid), 222 et suiv.
Owen-Sound: hôtel des postes (int.), 259.
Compagnie d'assurance Canada-Ouest, sur la vie: bill (n° 37), 2e l., 821.

MIDDLEBRO, W. S.—*Suite.*
Canal de Lachine: quai et bassins (sub.), 834 et suiv.
Pénitencier de la Colombie- Anglaise: (sub.), 999.
Chemins de fer: milles construits, de 1888 à 1908 (int.), 1135; passages à niveau, accidents (débat sur projet de résol. Lennox), 1296.
Dragueur "Richelieu": renvoi de son capitaine (int.), 1250.
Rivière Richelieu: améliorations, bureau établi à cette fin (int.), 1251.
Musée Victoria à Ottawa: continuation des travaux (sub.), 1350.
Halifax: édifices publics (sub.), 1360 et suiv.
Edifices publics à Ottawa: chauffage (sub.), 1693; chauffage et éclairage de Rideau-Hall (sub.), 1705.
Edifices fédéraux: chauffage (sub.), 1706.
Franchise postale (usage abusif de la): observations, 1766.
Postes (service ext.): traitements et allocations (sub.), 1804.
Immigrants (rapatriment des): (quest.), 2086.
Toronto: améliorations au port (sub.), 3157.
Meaford: amélioration du port (sub.), 3502.
Owen-Sound: dragage et pilotis de protection (sub.), 3505.
Dragage dans les prov. d'Ontario et de Québec (sub.), 3540.
Vétérans de 1866-1867: récompenses (quest.), 3678.
Défense navale: observ., 3732.
Grand-Tronc (cie du): émission d'actions (quest.), 1361.
Grand-T.-Pacifique: prêt de l'Etat, observ. en comité gén., 4300; travaux sur la section du lac Supérieur, quest., 4520; négociations d'un prêt, quest., 4524.
Cie de force motrice Ontario-Michigan: observ. en comité gén. sur le bill (n° 34) la concernant, 4721 et suiv.
Milice, dépenses: quest., 4882.
Grand-Tronc-Pacifique, prêt: observ. en comité gén. sur le bill (n° 128) y relatif, 5535 et suiv.; 5595 et suiv.; 5652, 5887.
Pilotage, commission à Victoria (C.-A.): observ., 7205.

MILLER, Henry Horton, *Grey-sud.*
Chemins de fer: passages à niveau, loi pour prévenir accidents (débat sur int. Edwards), 298 et suiv.
Alcool méthylique: fourni aux fabricants (sub.), 475.
Travaux publics: soumissions, comment procéder à ce sujet (débat sur mot. Reid), 599 et suiv.
Alcool de bois (achat d'): quest., 1475.
Abolition du Sénat: disc. d'un proj. de résotion, 1531.
Assurances: bill (n° 42) de la session 1907 1908, représentations, etc., à ce sujet, dépôt (mot.), 2630.
Compagnie dite Royal Casualty and Security Company: bill (n° 51), comité, 2878.
Budget: discussion gén., 5100.
Assurance: disc. d'un proj. de résolution, 7024; disc. des articles du bill (n° 97) y relatif, 7134.

MILLER, H. H.—*Suite.*
Bill (n° 105) relatif aux transport par eau, 7107.

MOLLOY, John Patrick, *Provencher.*
Animaux: maladies contagieuses, bill (n° 18) comité, 811.
Commission des chemins de fer: un cultivateur comme commissaire (débat sur mot. Staples), 2800.
Terres marécageuses: retour à l'Etat (mot. pour dépôt de doc.), 3231.
Budget: discussion générale, 5320.

MONK, Frederick Debartzch, *Jacques-Cartier.*
Travaux publics: réception et ouverture des soumissions (débat sur mot. Reid), 205 et suiv.
Travail: ministère, enquête au sujet de différends industriels (sub.), 691.
Saint-Jean, P.Q.: terrains militaires, loués (int.), 708.
Pénitenciers: pénitencier de Saint-Vincent de Paul (int.), 709; pénitencier de Kingston (sub.), 949 et suiv.
Immeuble Lindsay: achat par le gouvernement (int.), 717.
Compagnie dite Capital Supply Company of Canada, formée pour fournir des marchandises à l'Etat, M. Arthur Beaulieu, employé du gouvt. en qualité de peintre et de messager, ne devrait pas en faire partie (int.), 720.
Archives: (sub.), 728 et suiv.
Annuaire statistique: (sub.), 728 et suiv.
Service civil: commission, appointements, (sub.), 743 et suiv.
Postes: appointements (sub.), 763.
Canal de Lachine: quai et bassins (sub.), 833 et suiv.
Pointe - aux - Trembles: quai, construction (int.), 863.
Immigration: et rapatriement (débat sur mot. Paquet), 887.
Montréal: station postale de la partie est (sub.), 1376 et suiv.
Dr Rutherford: quest. le concernant, 1821.
Cie du chem. de fer canadien de l'ouest de Liverpool: disc. en comité gén., bill (n° 44) y relatif, 1965, 1976; observ. sur proposition d'amend. de M. Nantel exigeant l'impression des lettres de voiture dans les deux langues, 2176.
Stations agricoles (création de nouvelles): disc. d'un projet de résol., 2077.
Immigration: disc. en comité gén. sur le bill (n° 17) y relatif, 2123, 4652, 5484, 6462; agents en Canada (quest.), 4212.
Négociations commerciales avec l'Allemagne, quest., 4354.
Annapolis: port, brise-glace (sub.), 2480.
Chambre des communes: priorité des mesures ministérielles (observ. sur mot. Laurier), 2130.
Clarke-City: quai (sub.), 3055.
Cie dite Royal Casualty and Security Coy: bill (n° 51), comité, 2879.
Dépêches: transport à Sainte-Philomène, Châteauguay (int.), 2932.
Elections: Saint-Jean et Iberville, réclamations (int.), 2928; élections différées, débat sur projet de résolution Burrell), 3008 et suiv.
Fagin, Thomas: emploi, 2276.
Paiements à Ernest Boivin et A. Desbiens (int.), 2919.

MONK, F. D.—*Suite.*
Représentation proportionnelle: projet de résolution (débat), 2746 et suiv.
Rivière Richelieu: travaux (int.), 2982.
Saint-Jean (P.Q.): dragons canadiens, approvisionnements (int.), 2928; quai, dépenses (int.), 2929; travaux dans le port, à qui adjugés? (int.), 2931; travaux d'amélioration (int.), 2982.
Sociétés coopératives: projet de loi à ce sujet (observ.), débat, 2455 et suiv.
Traduction des lois: titres non traduits en français, dans la version française (débat sur observ. Paquet), 2135.
Tarif douanier, modification y relative, 4354.
Rivière St-Pierre: interp. sur le régime des eaux, 4461.
Postes: agents du service ext.: observ., 4477.
Lévis, maître de poste: quest., 4884.
Grand-Tronc-Pacifique, prêt: disc. gén. du bill (n° 128) y relatif, 5411; observ. en comité gén., 5457.
Ligne de paquebots franco-canadienne: observ. en comité gén. sur bill (n° 146) y relatif, 5486.
Smith, John Dennison: observ. en comité gén. sur le bill (n° 157) le concernant, 6376.
Chemin de fer de l'Est du Saint-Maurice: disc. gén. du bill (n° 176) y relatif, 6389.
Chambre des communes: classement du personnel, 6426.
Terres fédérales, gestion (sub.), 6587.
Chemins de fer: observ. en comité gén. sur le bill (n° 106) y relatif, 6609.
Postes: observ. en comité gén. sur le bill (n° 136) modifiant la loi y relative, 6626.
Ressources naturelles: disc. du projet de résolution y relatif, 6679 et suiv.
Code criminel: disc. gén. du bill (n° 148), 6699.
Pénitencier de Saint-Vincent-de-Paul: quest., 6722.
Immigration, traitement des agents (sub.), 7337; agences en Canada et à l'étranger (sub.), 7363, 7378.

MURPHY, Hon. Charles, *Russell.*
Secrétariat d'Etat: rapport (dépôt), 15.
Naturalisation: bill (n° 5) exigeant preuve de l'honorabilité de celui qui veut se faire naturaliser, 1re l., 96; 2e l., 398.
Employés: nommés depuis 1908 (rép. à int. Foster), 148.
Service civil: réorganisation (rép. à int. Foster), 148; commission du service civil: appointements (sub.), 743; augmentations d'appointements (débat sur projet de résol. Fisher), 1198.
Statuts: impression, retard (rép. à int. Macdonell), 191.
Listes électorales: coût (rép. à int. Boyce), 358.
Marine et Pêcheries: enquête Cassels, impression des dépositions (rép. à int. Borden), 423, 577, 667.
Secrétariat d'Etat: appointements et dépenses casuelles (sub.), 484, 487.
Election: de Comox-Atlin, émission des brefs (rép. à int. Burrell), 718.
Compagnie dite Capital Supply Company of Canada: formée pour fournir des marchandises à l'Etat, M. Arthur Beaulieu, employé du Gouvernement en qualité de peintre et de messager, ne devrait pas en faire partie (rép. à int. Monk), 720.

MURPHY, Hon. C.—*Suite.*
Canal de Lachine: quai et bassins (sub.), 849 et suiv.
Tuberculose: congrès international à ce sujet à Washington, le Gouvernement y a-t-il envoyé des représentants? (rép. à int. Perley), 1251.
Immigration: des Orientaux dans la Colombie-Anglaise: commission royale à ce sujet (rép. à int. Taylor), 1312.
Traduction française des bulletins du recensement et statistiques: quest. Boyer, 1483.
Fonctionnaires du dépt. de l'Agriculture: quest. Foster, 1487.
Secrétaire du scrutin à Vancouver: quest. Cowan, 1497.
Personnel du serv. civil: quest. Turriff, 1046.
Débats: coût de leur impression: quest. Boyer, 1821; personnel des traducteurs: quest. Boyer, 1822.
Humboldt: comptes électoraux: quest. Lake, 1833.
Affaires extérieures: dépôt d'un proj. de résol. créant ce départ., 1917; disc. en comité gén., 2089; dépôt d'un proj. de loi (n° 90), 2121; 2e l., et observ. en comité gén., 4711.
Vote (bureaux de): quest. Elson, 3437.
Foran, Wm: quest. au sujet de son successeur, 3557.
Correspondance étrangère du Gouvernement: rép. à quest. Currie, 4209.
Compagnie d'imprimerie Logberg: dépôt de doc., 4265.
Cap-Breton-sud, élection: quest. Maddin, 5921.
Imprimerie de la commission du service civil (sub.).

McALISTER, Duncan H., *King-et-Albert.*
Chemins de fer: passages à niveau, loi pour prévenir accidents (débat sur int. Edwards, 293 et suiv.
Hygiène publique: création d'un conseil (débat sur projet de résolution Black), 1162.
Saint-Jean (fleuve): levés entre Fredericton et Woodstock (sub.), 1735.
Postes (service ext.): traitements et allocations (sub.), 1813.
Intercolonial, location des embranchements (débat sur projet de résolution Emmerson), 2331.
Westmoreland, juge de la cour de comté: quest., 5153.

McCALL, Alexander, *Norfolk.*
Canal Welland: coût (int.), 2276.
Espagnole (rivière): travaux d'améliorations (sub.), 3524.
Grand-Tronc-Pacifique, prêt: disc. gén. du bill (n° 128) y relaitf, 5433.

McCARTHY, Maitland Stewart, *Calgary.*
Chemins de fer dans l'Alberta, subventions (int.), 712.
"Opportunities in Canada": Combien d'exemplaires de ce livre a-t-on fait publier? (int.), 713; éditeurs de ce livre (int.), 2280.
Gendarmerie à cheval: caserne à Calgary, emplacement (int.), 864.
Arpentage sur la Saskatchewan du Nord (int.), 916.
Pisciculture: établissement à Banff, (nt.), 917.
Ch. de fer de l'Alberta et de la Saskat.: longueur de la ligne (quest.), 3223.

McCARTHY, M. S.—*Suite.*
Postes: distribution rurale dans l'Alberta (mot. pour dépôt de doc.), 3231.
Grève des mineurs de l'Ouest: quest., 5626.
Terres fédérales, gestion (sub.), 6594, 6597.
Terrains d'écoles: quest., 7418.

McCOIG, Archibald Blake, *Kent-ouest.*
Station agricoles (création de nouvelles): disc. d'un proj. de résol., 2061.
Porcs abattus dans comtés de Kent et d'Essex, inspection (int.), 2919.

McCOLL, John B., *Northumberland-ouest (O.).*
Pénitenciers: pénitencier du Manitoba (sub.), 971.

McCRANEY, George Ewan, *Saskatoon.*
Chemin de fer canadien de l'Ouest: compagnie du, bill (n° 11), 1re l., 166.
Chemin de fer Winnipeg and Northwestern: bill (n° 29), 1re l., 304; en comité, 2248.
Terres fédérales: octroi au chemin de fer Qu'Appelle, lac Long et Saskatchewan (int.), 495.
Chemin de fer de la vallée de la rivière Kettle: avis d'un bill pour prolonger délai relatif au parachèvement de voies (mot. pour adop. du 1er rapport du comité des ordres permanents, à ce sujet), 2237.
Lainages, industrie: observ., 4439.

McGIVERIN, Harold Buchanan, *Ottawa.*
Service civil: augmentations d'appointements d'après la nouvelle loi (débat sur projet de résolution Fisher), 336 et suiv.; commission du service civil, appointements (sub.), 417 et suiv.
Employés publics: traitement (débat sur observ. Foster), 2591.

McINTYRE, Gilbert H., (Orateur suppléant), *Perth-sud.*
Service civil: augmentations d'appointements (débat sur projet de résol. Fisher), décision, 429.
Pêcheries: développement (mot. Sinclair), débat, 547.
Code criminel: bill (n° 4), 2e l., 597.
Travaux publics: soumissions (débat sur mot. Reid), déc., 601.
Pénitenciers: pénitencier de la Colombie-Anglaise (sub.), déc., 990.
Cow-Bay: havre (sub.), déc., 2613.
Milice (sub.): appointements (observ.), 2436.
Cie du chemin de fer de St-Mary à l'ouest d'Ontario: dépôt d'un bill (n° 70), 1392; 2e l., 1599; 3e l., 3122.
Intercolonial: réclamations (sub.), 3096.
Cie d'assurance Canada-Life: disc. en comité général du bill (n° 56), 3183 et suiv.
Chemin de fer du Pacifique-Canadien: disc. en comité général du bill (n° 79), 3215.
Chemin de fer Manitoba and Northwestern: observ. en comité gén., sur le bill (n° 81) y relatif, 4168.
Engrais agricoles: observ. en comité général sur le bill (n° 110) y relatif, 4695.
Cie de force motrice d'Ontario-Michigan: observ. en comité gén. sur le bill (n° 34) la concernant, 4714 et suiv.

McINTYRE, Wilbert, *Strathcona.*
Chemin de fer central d'Alberta (compagnie du): bill (n° 23), 1re l., 303.
Chemin de fer d'Edmonton au lac des Esclaves (compagnie du): bill (n° 24), 1re l., 304; observ., 1438.
Chemin de fer de la baie Crawford à Sainte-Marie: bill (n° 46) pour en changer le nom, 1re l., 777; 2e l., 1042.
Chemin de fer central du Pacifique-sud: bill (n° 36), 1re l., 491; 2e l., 820; en comité, 2182.
Chemin de fer d'Alsek au Yukon: dépôt d'un bill (n° 68), 1392; 2e l., 1599; 3e l., 3122.
Chemin de fer d'Athabaska: dépôt d'un bill (n° 68), 1392; 2e l., 1599; 3e l., 3122.
Emission de nouvelles actions du Pacifique-Canadien: observ., 1425.
Chemin de fer du Pacifique-Canadien: bill (n° 79), 2e l., 2269.
Chemin de fer Pacifique-Canadien: dépôt d'un bill (n° 79), 1742; disc. en comité gén., 3329.
Lainages (industrie des): observ., 4385.

McKENZIE, Daniel D., *Cap-Breton-nord.*
Pêcheries: développement, en comité à cette fin (débat sur mot. Sinclair), 527.
Compagnie de force motrice d'Ontario et du Michigan: bill (n° 34), 2e l., 1105 et suiv.
Commissions illicites ou secrètes: bill (n° 31), comité, 1197.
Payne, John L.: quest. le concernant, 1827.
Miner, Bill: observ. sur son évasion, 1981.
Annapolis: port, brise-glaces (sub.), 2496.
Drague "Northumberland" inscription de ses employés sur liste électorale (observ. sur int. Rhodes), 2539.
Intercolonial: déviation de la ligne de Sydney-Mines à River-George (sub.), 3109; approvisionnement d'eau (sub.), 3119.
Houille: marché national (disc. d'un projet de résol.), 3264.
Chemin de fer Superior and Western Ontario: observ. en comité gén. sur le bill (n° 78) y relatif, 4194.
Paquebots, service entre la France et le Canada: observ. en comité gén. sur un projet de résol., 4682.
Expropriation de terrains pour les chemins de fer: quest., 5053.
Budget: disc. gén., 5283 et suiv.

McLEAN, Hugh Havelock, *Sunbury-et-Queen.*
Compagnie dite Royal Casualty and Surety Company: bill (n° 51), 1re l., 778; 2e l., 1042; en comité, 2724 et suiv.
Saint-Jean (fleuve) et tributaires (sub.), 1728.
Ports et quais de l'Etat: observ. en comité gén. sur le bill (n° 89) y relatif, 6208.
Assurances: disc. des articles du bill (n° 97) y relatif, 7142.

McLEAN, Murdo Young, *Huron-sud.*
Budget: discussion gén., 5157.

NANTEL, Wilfrid Bruno, *Terrebonne.*
Chemins de fer: bill (n° 6), comité, 553.
Code criminel: bill (n° 4) pour appliquer peine du fouet au mari qui bat sa femme, 2e l., 594.
Agriculture: ministère, appointements (sub.), 681 et suiv.
Animaux: maladies contagieuses, bill (n° 18), comité, 807 et suiv.
Chemins de fer: bill (n° 54) pour modifier la loi des chemins de fer, articles 252, 253 et 254, 1re l., 858.
Immigration et rapatriement (débat sur mot. Paquet), 898.
Chemin de fer Canadian, Liverpool et Western (compagnie du) institution civile: bill (n° 44), en comité, 1791, 1962; impression des lettres de voiture dans les deux langues (amend.), 2176, 2248.
Cap-Saint-Ignace: quai (sub.), 2665 et suiv.
Budget: discussion gén., 5031.
Grand-Tronc-Pacifique, prêt: dsc. gén. du bill (n° 128) y relatif, 5417, 5424.
Chemins de fer: dépôt d'un amendement au bill (n° 106) y relatif, 6608.
Traitement des juges: observ., 6796.

NEELY, Davis Bradley *(Humboldt).*
Chemin de fer Prince Albert and Hudson Bay: bill (n° 62), institution civile, 1re l., 1178; en comité, 2624, 2680 et suiv.
Commission des chemins de fer: un cultivateur comme commissaire (débat sur mot. Staples), 2802.
Compagnie du chemnn de fer du Pacifique-Canadien: bill (n° 79), disc. en comité gén., 3330.
Observations sur un article du "Toronto World", 4160.
Chemin de fer Manitoba and Northwestern: observ. en comité sur le bill (n° 81) y relatif, 4161; disc. des modifications du Sénat, 6378.
Elévateurs à grain, exploitation par l'Etat: observ. sur un projet de résolution, 4241.
Budget: discussion gén., 5207.

NESBITT, Edward Walter, *Oxford-nord.*
Abolition du Sénat: disc. d'un projet de résolution, 1526.
Marchandises: transport par eau, bill (n° 16), 1re l., 2825.
Chemin de fer Manitoba and Northwestern: observ. en comité gén. sur le bill (n 81) y relatif, 4178.
Budget: discussion générale, 5055.
Cie d'assurance Canada-Life: observ. sur mot. de renvoi au com. du règlement, 5756.
Travaux publics: réception et ouverture des soumissions (débat sur mot. Reid), 236.

NORTHRUP, William Borton, *Hastings-est.*
Fusils Ross: combien acceptés et renvoyés? etc. (int.), 256, 347, 577, 1490.
Chemin de fer de Madoc à Eldorado: remis en exploitation (int.), 256.
Chemins de fer: bill (n° 39) pour modifier la loi des, afin d'accorder nouveaux pouvoirs à la commission des chemins de fer, 1re l., 491.
Compagnie de force motrice d'Ontario et du Michigan: bill (n° 34), 2e l., 1098 et suiv.
Vautelet, H. E.: honoraires (quest.), 1491.

NORTHRUP, W. B.—*Suite.*
Miner, Bill: observ. sur son évasion, 1946.
Employés publics: traitement (débat sur observ. Foster), 2588 et suiv.
Cie d'assurance Canada-Life: disc. en comité général du bill (n° 56) la concernant, 3201.
Grand-Tronc-Pacifique: observ. sur un prêt de l'Etat, 3821; observ. en comité général sur le bill (n° 128) y relatif, 5539.
Dragage au port de Saint-Jean: observ., 4502, 4605.
Chemins de fer: observ. en comité général sur le bill (n° 106) y relatif, 6511.

OLIVER, Hon. Frank, *Edmonton.*
Affaires indiennes: département, rapport, (dépôt), 15; appointements et dépenses casuelles, (sub.), 1024 et suiv., 1029.
Terres fédérales bill (n° 8) pour modifier loi, concernant erreur de mise en pages, 1re l., 97; 2e l. et comité, 398 et suiv.; terres vendues pour gares du G.T.P. etc., (int. Foster), 149; octroi de terres au chede fer Qu'Appelle, lac Long et Saskatchewan (rép. à int. McCraney), 495; homesteads et préemptions concédés, entre 1er avril et 31 décembre 1908 (rép. à int. Ames), 509; un volontaire peut-il être substitué à un autre pour remplir conditions de homestead? (rép. à int. Herron), 1138; nombre d'acres concédés au Nord-Ouest, à titre de homesteads et de préemptions, (rép. à int. Hughes), 1245; terrains houillers et forestiers de la Saskatchewan et de l'Alberta, superficie, recettes (rép. à int. Lake), 1250; bill (n° 64) pour corriger erreur dans bill adopté l'an dernier, 1re l., 1303.
Guerre sud-africaine: scrips délivrés aux volontaires, (int. Foster), 149; (rép. à int. Sharpe), 570, (rép. à int. Hughes), 1244.
Grains de semence: combien dépensé pour en acheter? (int. Foster), 150.
Higgs: jeune immigrant renvoyé de Moncton aux Etats-Unis, (rép. à int. Taylor), 153.
Immigration: bill (n° 17) pour modifier la loi y relative, 1re l., 251; réglementation de l'immigration (rép. à int. Lennox), 262; immigration de sujets britanniques (rép. à int. Lennox), 505; primes en 1907-1908 (rép. à int. Paquet), 714; agents en France (rép. à int. Paquet), 715.
Immigrants: dont on a empêché le débarquement (rép. à int. Lennox), 506; immigrants rapatriés, etc. (rép. à int. Paquet), 714; immigrants arrivés de différents pays, en 1907-1908 (rép. à int. Paquet), 715.
Montagne du Dauphin: réserve forestière, compensation aux squatters (rép. à int. Roche), 559.
Lac du Bonnet: pêche de l'esturgeon, conditions favorables (rép. à int. Bradbury), 559.
Intérieur: ministère, appointements des employés (rép. à int. Foster), 561, 1124; rapport (dépôt), 1076.
Réserve indienne de Rama: fonds terres en fidéicommis par le gouvt. pour le compte des Indiens de cette réserve, total (rép. à int. Sharpe), 572.
Rama: township, chemins et ponts (rép. à int. Sharpe), 713.
Chemin de fer du lac Saint-Jean: subvention (rép. à int. Paquet), 714.

OLIVER, Hon. F.—*Suite.*
Province de Québec: brochure publiée à son sujet (rép. à int. Paquet), 715.
Réserve indienne de Nipissingue: vente (rép. à int. Gordon), 720.
Arpentage: sur la Saskatchewan du nord (rép. à int. McCarthy), 916.
Indiens (sub.): secours, soins médicaux, couvertures et vêtements, écoles, 1029-1030, 1043; arpentages sur terres indiennes, 1043-1070; aide à l'agriculture, 1047; frais judiciaires, 1047; rentes et administration, 1052; secours, grains de semence, soins médicaux, appointements, 1052-1058; rentes, instruments aratoires, outils, bestiaux, 1056-1059; provisions pour Indiens nécessiteux, moulin à farine et scierie, dépenses générales, 1065-1071; appointements et secours, 1201; arpentage des réserves, 1207, 1210; écoles, 1204; au Yukon, 1223; inspecteur et évaluateur de bois, 1223; frais de voyages et d'écritures pour les inspecteurs, 1223; secours aux Indiens indigents dans les districts éloignés, 1231.
Compagnie dite North Atlantic Trading Company: paiements à elle faits (rép. à int. McCarthy), 1131.
Banff: conduites et distributions d'eau, et égoûts (sub.), 1236.
Hot-Springs, près Banff: chemins, ponts et autres travaux (sub.), 1235-1236.
Hope, Geo. D.: comptable, appointements (sub.), 1235.
Judge, H. A., détective: quest. Beattie, 1478.
Steamers du dpt. des Affaires indiennes sur le lac Winnipeg: quest. Bradbury, 1482.
Immigrants arrivés au cours du présent exercice: quest. Macdonell, 1483; arrivés par voie indirecte, quest. Lennox, 2026.
Agents d'immigration (paiements aux): quest. Wilson, Uriah, 1484.
Criminels déportés au Canada: quest. Herron, 1486.
Inspecteurs des immigrants: quest. Herron, 1486.
Primes d'immigration à des sociétés: quest. Lancaster, 1486.
Primes aux agents d'immigration: quest. Chisholm, 1487.
Réserve indienne à Caughwaga: quest. Boyce, 1489.
Agent d'immigration en France: quest. Ecrement, 1494.
Griffith, William: quest. G. Taylor, 1494.
Squatters à la montagne à la Tortue: quest. Schaffner, 1497.
Blé de semence pour la Saskatchewan et l'Alberta: quest. Sharpe, 1499.
Avoine de semences pour la Saskatchewan et l'Alberta: quest. Sharpe, 1499.
Terres publiques de la zone des chemins de fer: quest. Goodeve, 1828.
Orientaux en Colombie-Anglaise: quest. Ralph Smith, 2027.
Réserve indienne de Kitsilano: quest. Cowan, 2084.
Arpentage exécuté par M. Vaughan (mot. Bradbury pour doc.), 2247.
Bell, Charles F.: destitution (int. Foster), 2454.
Bois: permis de coupe émis en faveur de T. A. Burrows (int. Campbell), 2740.
OLIVER, Hon. F.—*Suite.*
Charbon extrait de l'Alberta, droits (int. Herron), 2736.
Employés publics: destitution de certains employés: MM. A. Johnston, P. Ward, etc. (int. Blain), 2514.
Foley, T. P., emploi (int. Lake), 2452.
Guerre sud-africaine: concessions de terre aux vétérans (débat sur observ. Lennox), 2345, 2354 et suiv.; nombre de certificats émis (int. Edawrds), 2983.
Immigrants nécessiteux, à Toronto, article de l'"Evening Telegram" (int. Russell), 2467; immigrants recrutés en Allemagne, catholiques seulement (int. Sproule), 2826.
Immigration: impressions et annonces (int. Wilson), 2515.
Lac-Fairy: réserve, location (int. Jameson), 2981.
"Opportunities in Canada, 1909": qui sont les éditeurs de ce livre? (int. McCarthy), 2280.
Terres fédérales: échange de terrains dans la ville de Brandon (int. Staples), 2453; terres non encore vendues au Nord-Ouest (int. Chisholm), 2508; irrigation de certaines terres (int. Campbell), 2514.
Villes canadiennes: latitude et longitude (int. Paquet), 2512.
Watson, R. J.: emploi (int. Sexsmith), 2280.
Immigrants (rapatriement des): quest. Monk, 2086.
Immigration (n° 17), 2e l., 2121; observ., 4652.
Terres fédérales: disc. d'un amendement du Sénat au bill (n° 8) modifiant la loi des terres fédérales, 3079; rép. à quest. Herron, 3376.
Service géodésique du Canada: disc. d'une mot. y relative, 3245.
Homesteads à l'ouest du lac Winnipeg: quest. Bradbury, 3438.
Cartes du Dominion et du Nord-Ouest: frais d'impression (sub.), 3666.
Brewster, M., quest. Worthington, 3684.
Pâturage, concessions: quest. Herron, 3916.
Immigration, primes: quest. Verville, 3918.
Bérubé (abbé): quest. Paquet, 4208.
Immigration, agents en Canada: quest. Paquet, 4211.
Iles de la baie Georgienne: quest. Wright, 4213.
Brochure "Glimpses of Northwestern Canada": quest. Ames, 4888.
Patentes sur des terrains: quest. Staples, 5156.
Immigration: observ. sur le bill (n° 17) y relatif, 5485; observ. en comité gén. sur le bill (n° 17) y relatif, 6476.
Yukon, ordonnances: dépôt d'un projet de résol. y relatif, 6188.
Fort Walden, vente: quest. Currie, 6392.
Intérieur (départ.), traitements et dépenses casuelles (sub.), 6558; services techniques (sub.), 6575.
Yukon, services administratifs (sub.), 6584.
Terres fédérales, gestion (sub.), 6585; 6597.
Etudes hydrographiques (sub.), 6595.
Intérieur, traitements des services extérieurs (sub.), 6596; frais de publicité (sub.), 6596.
Concessions de terre aux volontaires du Sud-Africain: quest. Daniel, 6722.
Concession Mackrie: quest. Wallace, 6723.

OLIVER, Hon. F.—*Suite.*
Permis de pêche: quest. Smith, 6725.
Ile de la baie Rutherford: quest. Smyth, 6725.
Réserve des Gens du Sang: quest. Wallace, 7118.
Réserve du Parc: (sub.), 7333.
Immigration, traitement des agents (sub.), 7337; agences en Canada et à l'étranger (sub.), 7359.
Hôpitaux à Winnipeg et à Saint-Boniface, (sub.), 7380.
Terrains d'école: quest. McCarthy, 7418.
Yukon, ordonnances: disc. d'un projet de résolution, 7421.

OSLER, Edmund Boyd, *Toronto-ouest.*
Canal de Lachine: quai et bassins (sub.), 835 et suiv.
Musée Victoria à Ottawa: continuation des travaux (sub.), 1351 et suiv.
Amherst, édice public, (sub.), 1354.
Bâtiments militaires de Toronto: magasin, (sub.), 1591.
Hôpital vétérinaire de Kingston (sub.), 1630.
Newmarket (canal de): disc. d'une int., 3324.

OWEN, Charles Lewis, *Northumberland-est, (O.).*
Chemins de fer: bill (n° 21), modification de la loi, au sujet des chutes d'eau, comité, 1184.
Chemin de fer transcontinental national: prix de la section de Moncton à Winnipeg (int.), 2518, 2636.
Meaford: amélioration du port (sub.), 3503.
Postes: service des édifices entre Campbellford et Brighton (quest.), 3680, 3865.
Poste rurale dans Northumberland-est (question), 3681.
Lainages (industrie des): observ., 4382.

PAPINEAU, Louis J., *Beauharnois.*
Lachine (canal): mur nord du bassin n° 2 (sub.), 2017.

PAQUET, Eugène, *L'Islet.*
Fermes expérimentales: établies depuis 1er janvier 1908; le gouvt. se propose-t-il d'en établir une dans le district de Québec? (int.), 163.
Steamer "Montcalm": équipage, service, coût (int.), 173; travail au Cap-Rouge, (int.), 346; nouvel ingénieur (int.), 576.
Lévis: bassin de radoub, insuffisant (int.), 194.
Travail: département, transformation en ministère pendant la présente session (int.), 194.
Langue française: emploi à l'égal de la langue anglaise dans la province de Québec, pétitions à cette fin (int.), 260.
Chambre des communes: commis et messagers nommés depuis 1880 (mot. pour doc.), 548.
Expositions: subventionnées en 1908 (int.), 572.
Immigrants: rapatriés, etc., en 1907-1908, etc. (int.), 714; immigrants, arrivés de différents pays en 1907-1908? (int.), 715.
Chemin de fer du lac Saint-Jean: subvention (int.), 714.
Immigration: primes en 1907-1908 (int.), 714; agents en France (int.), 714; immigration et rapatriement (mot.), débat, 872 et suiv.

PAQUET, E.—*Suite.*
Province de Québec: brochure publiée à son sujet par le ministère de l'Intérieur (int.), 715.
Archives: (sub.), 725 et suiv.
Annuaire statistique: (sub.), 741.
Stations agricoles: disc. d'un proj. de résolution, 2048.
Traduction des lois: titres non traduits en français (observ.), débat, 2132; traduction française au ministère de l'Agriculture (int.), 2922.
Villes canadiennes: latitude et longitude (int.), 2512.
Bérubé (abbé), agent d'immigration: quest., 4208.
Immigration, agents en Canada: quest., 4211.
Immigration: observ. en com. gén. sur le bill (n° 17) y relatif, 6435.

PARDEE, Frederick Forsyth, *Lambton-ouest.*
Compagnie dite Brazilian Electro Steel and Smelting Company: bill (n° 10), 1re l., 166; 2e l., 345; comité et 3e l., 1079-1080.
Chemin de fer canadien de l'Ouest: compagnie du, bill (n° 11), institution civile, 1re l., 166; 2e l., 345; comité et 3e l., 1039-1042.
Chemin de fer du sud de Collingwood: compagnie du, bill (n° 12), 1re l., 166; 2e l., 345; comité et 3e l., 1042.
Chemin de fer Grand-Tronc: compagnie du, bill (n° 13), 1re l., 166; 2e l., 345.
Chemin de fer Huron et Ontario: compagnie du, bill (n° 14), 1re l., 166; 2e l., 345; comité et 3e l., 1042.
Compagnie mexicaine de biens-fonds et d'irrigation, bill (n° 15), 1re l., 166; 3e l., 1080.
Chemins de fer: passages à niveau, accidents (débat sur projet de résol. Lennox), 1300.
Chemin de fer canadien du Nord d'Ontario, compagnie du: bill (n° 75), 2e l., 2269.
Compagnie dite National Accident and Guarantee Company: bill (n° 103), 1re l., 2449; 3e l., 2726.
Grand-Tronc-Pacifique: observ. sur un prêt de l'Etat, 3805, 3811 et suiv.
Cie d'assurance Canada-Life: mot. pour la mise à l'ordre du jour du bill (n° 56) la concernant, 5355.
Ports et quais de l'Etat: observ. en comité gén. sur le bill (n° 89) y relatif, 6198.

PARENT, George, *Montmorency.*
Marine et Pêcheries: observ. sur la gestion du département, 4098.

PATERSON, Hon. William, *Brant.*
Commerce et navigation: tableaux (dépôt), 13.
Revenu de l'intérieur: ministère, rapport (dépôt), 13; appointements (sub.), 451 et suiv., 460, 470; frais de déplacement, loyer et combustible (sub.), 461, 473.
Justice: ministère, rapport (dépôt), 13.
Monnaie royale: coût et fonctionnement (rép. à int. Foster) 153.
Emprunts: emprunt de 1908 ($21,000,000) qu'en a-t-on fait? (rép. à int. Foster), 153; emprunts jusqu'au 31 décembre 1908 et de-

PATERSON, Hon. W.—*Suite*:
puis 31 mars 1908 (rép. à int. Foster), 169; emprunt à 4 p. 100, fonds d'amortissement, et emprunts de 1907 et 1908, remboursement et renouvellement (rép. à int. Ames), 573; partie de l'emprunt de 1907 destinée à la construction de travaux publics (rép. à int. Ames), 705.
Dette publique: chiffre, augmentation (rép. à int. Borden), 154; (rép. à int. Foster), 169.
Revenus divers: pour décembre 1908 (rép. à int. Borden), 155.
Laine: brute, importation; nombre de filatures au Canada, quantité de laine canadienne employée (int. Lennox), 156.
Substances alimentaires et engrais: falsification (sub.), 481.
Remèdes brevetés: (sub.), 484.
Postes: boîtes postales, importation, (rép. à int. Armstrong), 576.
Chemin de fer transcontinental national: sommes empruntées pour la construction de la division de l'Est (rép. à int. Ames), 716; sommes payées pour sa construction (rép. à int. Borden), 1247.
Caisses d'épargne du Gouvt: montant des dépôts et prêts faits à ces caisses et portant intérêt à 3 p.c. (rép. à int. Sharpe), 716.
Service civil: commission, appointements (sub.), 747 et suiv.; appointements en vertu de la nouvelle loi (débat sur projet de résol. Fisher), 1016 et suiv.
Delaney, Mme: pension (sub.), 857.
Costello, Thomas: emploi (rép. à int. Worthington), 1241.
Electricité: exportation d'énergie électrique (rép. à int. Macdonell), 365.
Acier: importation (rép. à int. Boyce), 374.
Accise: appointements (sub.), 460.
Tabac: timbres sur tabac canadien et tabac importé (sub.), 461, 463 et suiv., 473.
Poids et mesures: inspecteurs (sub.), 472, 478; bureau intercolonial (sub.), 481.
Alcool méthylique: fourni aux fabricants (sub.), 474.
Gaz et éclairage électrique: inspection, appointements (sub.), 478.
Système métrique: (sub.), 480.
Electricité: exportation d'énergie électrique (sub.), 481.
Télégraphes et téléphones: enquête en 1905, dépense (int. Lennox), 160.
Douanes: remise de droits sur combien de tonnes de marchandises depuis 1898 jusqu'à 1908 (rép. à int. Sinclair), 174; allocation aux percepteurs sur droits perçus (sub.), 473; appointements et dépenses casuelles (sub.), 611, 620; divers (sub.), 640 et suiv.; inspecteurs des bureaux (sub.), 640; casernes du revenu et service préventif, service préventif secret (sub.), 643, 644.
Commerce: ministère, rapport (dépôt), 184; commerce avec l'Allemagne, développement (rép. à int. Armstrong), 509.
Assurances: commission des, témoignages des actuaires anglais pas inclus dans rapport imprimé de l'enquête. Pourquoi? (rép. à int. Macdonell), 255.
Banques: dans quelles banques le Gouvt fait-il ses dépôts? (rép. à int. Macdonell), 257.
Dépôt de garantie des corporations: total (rép. à int. Sifton), 259.
Presse associée: service des dépêches, dépenses (rép. à int. Lennox), 350.
Fièvre aphteuse: (rép. à int. Robb), 353.

PATERSON, Hon. W.—*Suite*.
Charcuterie: importation des Etatas-Unis viâ Kingston (rép. à int. Edwards), 1243.
Foin, avoine et autres produits: importation des Etats-Unis viâ Kingston (rép. à int. Edwards), 1242.
Quebracho: extrait de, quantitée importée, de 1900 à 1908, droits (rép. à int. Arthurs), 1243.
Importations: de manches de fourches, de haches, de houes, de marteaux, etc., en noyer et en frêne, en 1908 (rép. à int. Elson), 1308.
Lachute, édifice public (sub.), 1374.
Alcool de bois (achat d'): quest. Miller, 1475.
Douane (droits de) à Hull: quest. Devlin, 1497.
Dépôt du 2e vol. du rapport annuel de l'auditeur général, 1558.
Importations: quest. Sinclair, 1829.
Clous: importation en 1907-1908 (int. Lalor), 2278.
Fusils: importation de fusils suisses et autres (int. Worthington), 2516.
Livres entrés au Canada sous le régime du tarif de préférence (int. Armstrong), 2734.
Navires canadiens, droits sur réparations faites en pays étrangers (int. Currie), 2923; réparations: rép. à quest. Currie, 3229.
Oshawa: port, recettes (int. Hughes), 2506, 2828.
Poisson pêché en été et expédié (int. Bradbury), 2247.
Revenu de l'intérieur: rapport concernant confiscations, dépôt (int. Barr), 2935.
Oshawa, dép. et recettes du port: quest. Hughes, 2083; personnel de l'administration du port: quest. Hughes, 3221.
Pulpe et papier: exportation aux Etats-Unis et en Angleterre, quest. Béland, 3222.
Port-Credit: quest. Blain, 3224.
Cabotage (commerce de): rép. à quest. Stanfield, 3227.
Fruits importés des Etats-Unis en Colombie-Anglaise: rép. à quest. Burrell, 3436.
Debec, personnel de la douane: quest. Crocket, 3865.
Pain de la Pâque: quest. Perley, 4208.
Preston, W. T. R.: quest. Ames, 4213.
Importations et exportations, chiffre total: quest., 4522.
Porcelaines, droits: quest. Wallace, 4883.
Budget: disc. gén., 5171.
Produits maraîchers: rép. à quest. Wallace, 5358.
Bathurst: percepteur de la douane, rép. à quest. Crocket, 5422.
Vapeurs de l'Etat "Zaides" et "Gladiator": rép. à quest. Maddin, 5916.
Bétail: développement de cette industrie (sub.), 6157.
Travail: création d'un départ., disc. des articles du bill (n° 165) y relatif, 7050, 7066.

PERLEY, George Halsey, *Argenteuil*.
Animaux: dépenses pour protection de la santé des animaux (int.), 866.
Numéraire: réserve (int.), 915.

PERLEY, G. H.—*Suite.*
Assurances: sera-t-il présenté un projet de loi à ce sujet (int.)? 1023, 1077.
Compagnie de force motrice d'Ontario et du Michigan: bill (n° 34), 2e l., 1095 et suiv.
Tuberculose: congrès international à ce sujet, à Washington, le gouvt. y a-t-il envoyé des représentants (int.)? 1251.
Lachute: édifice public (sub.), 1374.
Canaux de Carillon et de Grenville: (quest.) 1474; service, maintien et réparations, mot. pour dépôt de documents, 1835.
Edifices loués pour l'administration: (quest.) 1644.
Pont de Grenville à Hawkesbury: (quest.), 1646.
Franchise postale (usage abusif de la), 1756-70-78.
Compagnie d'assurance dite Canada-Life Insurance Company: bill (n° 56), en comité, 2717 et suiv.
Compagnie dite Royal Casualty and Security Company: bill (n 51), comité, 2877.
Cie industrielle et de force motrice des rapides des Cèdres: bill (n° 94) disc. en comité général, 3602.
Dépenses non prévues: crédit spécial (sub.), 3666.
Timbres-poste du tricentenaire: quest., 3864
Emprunts, échéance prochaine: quest., 3864; à 4 p. 100 de 1874: quest., 3864; quest., 3917.
Transcontinental, frais de construction: quest., 3917.
Pain de Paque: quest., 4208.
Grand-Tronc-Pacifique, prêt de l'Etat: observ. en comité général, 4318, 5554, 5604.
Grand-Tronc-Pacifique (Cie du): charge sur l'actif, (quest.), 4460.
Budget: discussion générale, 4890.
Chambre des communes, classement du personnel: observ., 6423.
Assurance: disc. d'un projet de résolution. 7029; disc. des art. du bill (n° 97) y relatif, 7046.
Emprunt de l'Etat: disc. d'un projet de résolution, 7147.

PICKUP, Samuel W., *Annapolis.*
Annapolis. port, brise-glace (sub.), 2474 et suiv.

PORTER, Edward Guss, *Hastings-ouest.*
Belleville: salle d'exercices, construction (int.), 709, 862; quartiers réservés au 49e bataillon des fusiliers de Hastings (int.), 1136.
Postes: bill (n° 19) pour modifier loi des postes, comité, 783 et suiv.
Poste rurale dans le comté de Prince-Edouard (int.), 1136.
Animaux: maladies contagieuses, bill (n° 18), comité, 797 et suiv.
Chemins de fer: bill (n° 21), modification de la loi, comité, 1183.
Commissions illicites ou secrètes: bill (n° 31), comité, 1186 et suiv.
Canal de Trent: (sub.), 1667; passes migratoires, nécessité d'en établir (observ.), 2827.
Chemins de fer: observ. sur le tarif à 2 cts. pour les voyageurs, 3089; accidents aux commis de la poste (quest.), 3676.
Revenu intérieur, agents à Belleville et Corbyville: quest., 5149.

PORTER, E. G.—*Suite.*
Eaux navigables: observ. en comité gén. sur le bill (n° 152) y relatif, 5494.
Extradition: observ. en comité gén. sur le bill (n° 149) y relatif, 5510.
Grand-Tronc-Pacifique, prêt: observ. en comité gén. sur le bill (n° 128) y relatif, 5523 et suiv.
Cie d'assurance Canada-Life: observ. sur mot. de renvoi au comité des ordres permanents, 5718.
Intérieur: services techniques (sub.), 6579.

PRICE, William, *Québec-ouest.*
Kingston: Collège milit. royal, agrandissement: (sub.), 1462; agrandissement des installations sub.), 1596.
Victoria: pavillon des immigrants sub.), 2202 et suiv.
Saguenay (rivière): dragage, etc. (sub.), 2974 et suiv.
Québec: travaux du port, à l'embouchure de la riv. Saint-Charles (sub.), 2212.
Marine et Pêcheries: observ. sur la gestion du département, 4096.
Chemin de fer Nord-Canadien de Québec: observ. sur le bill (n° 38), retour du Sénat, 4839.
Chenal du Saint-Laurent (sub.), 7214.

PROULX, Edmond, *Prescott.*
Compagnie Submarine, brevet d'invention: bill (n° 77), 2e l., 2269.

PUGSLEY, Hon. William, *ville et comté de Saint-Jean.*
Canal de la baie Georgienne: tracé, rapport à ce sujet (dépôt), 15.
Chambre des communes: aile neuve, construction, coût (rép. à int. Foster), 146, 177; pièces réservées aux députés (rép. à int. Taylor), 185, 492; comité du restaurant, institution (mot.), 303; 2e rapport de ce comité (mot. pour adop.), 422.
Travaux publics: ministère, nouveau mode d'achat de fournitures (rép. à int. Foster), 147; réception et ouverture des soumissions pour exécution de travaux publics (rép. à mot. Reid), 178; (débat), 200 et suiv; 268 et suiv.; travaux publics exécutés dans Bonaventure (rép. à int. Lennox), 181; rapport du ministre (dépôt), 491; crédits votés pour travaux publics, la dernière session, dépenses faites (rép. à int. Arthurs), 1243.
Dragues: achat (int. Foster), 151.
Hôtel du Grand-Tronc: titre et prix (rép. à int. Foster), 153.
Dragage: contrat McAvity et Mayes, recouvrement de deniers dont le gouvt. avait été frustré (rép. à int. Lennox), 173, 1240; dragage ou drainage de la rivière Nation (rép. à int. Borden), 1243; dans le port de Saint-Jean (rép. à int. Foster), 1246.
Uxbridge: bureau de poste, achat d'un emplacement (rép. à int. Sharpe), 189.
Tatamagouche: quai de la baie de: dépenses, profondeur de l'eau (rép. à int. Stanfield), 193.
Lévis: bassin de radoub, insuffisant (rép. à int. Paquet), 194.

PUGSLEY, Hon. W.—*Suite.*
Owen-Sound: hôtel des postes (rép. à int. Middlebro), 260.
Toronto: nouveau bureau de poste (rép. à int. Macdonell), 354.
Quais: construction, sommes y affectées (rép. à int. Barnard), 367.
Rivière Assiniboine: redressement de son cours (rép. à int. Meighen), 499.
Westport: quai, coût (int. Jameson), 502.
Little-River: quai, coût (int. Jameson), 503.
Rivière Schell: pont, construction (rép. à int. Roche), 558.
Selkirk: bureau de poste (rép. à int. Bradbury), 366, 558.
Rapides de Saint-André: écluses, construction, nombre d'hommes y employés (rép. à int. Bradbury), 559.
Kingston: constructions sur les terrains militaires (rép. à int. Edwards), 574.
Travaux publics: ministère, appointements et dépenses casuelles (sub.), 646 et suiv.
Rivière Niagara: volume d'eau s'écoulant par les chutes (rép. à int. Magrath), 1133.
Observatoire astronomique d'Ottawa: nouveaux édifices (sub.), 650 et suiv.
Lismore: quai (rép. à int. Rhodes), 1139.
Dragueur "Richelieu": renvoi de son capitaine (rép. à int. Monk), 1251.
Rivière Richelieu: améliorations, bureau établi à cette fin (rép. à int. Monk), 1251.
Sturgeon (I.P.-E.): construction d'une jetée, soumissions (rép. à int. Fraser), 1310.
Edifices publics (sub.): à Ottawa, nouveaux édifices, 1320; palais législatif, agrandissement et réfections, 1323.
Musée Victoria, à Ottawa: continuation des travaux (sub.), 1346 et suiv.
Amherst, édifice public (sub.), 1353.
Bridgewater: édifice public (sub.), 1354 et suiv.
Glace-Bay: édifice public (sub.), 1359.
Guysborough: édifice public (sub.), 1360.
Halifax: édifices publics (sub.), 1360 et suiv.
New-Glasgow, édifice public (sub.), 1362.
Picton, édifice public (sub.), 1363.
Shelburne, édifice public (sub.), 1363.
Westville, édifice public (sub.), 1364.
Georgetown, édifice public (sub.), 1364.
Saint-Jean (N.-B.), édifice public (sub.), 1364; salle d'exercice (sub.), 1364.
Cookshire: édifice public (sub.), 1365.
Joliette: salle d'armes (sub.), 1366 et suiv.
Knowlton: édifice public (sub.), 1374.
Lachute: édifice public (sub.) 1374
Montréal: station postale de la partie Est (sub.), 1375; bureau de poste (agrandissements, etc.) (sub.), 1390.
Québec: bureau de poste (sub.), 1391.
St-Jean (P.Q.): édifice public (sub.), 1391.
Sherbrooke: édifice public (sub.), 1391.
Belleville: salle d'armes (sub.), 1431.
Cornwall: édifice public (sub.), 1434.
Glencoe: édifice public (sub.), 1436, 1443.
Kingston: collège militaire royal (agrandissement) (sub.), 1459; écuries (sub.), 1463; agrandissement des installations (sub.), 1592.
Markham: édifice public (sub.), 1464.
Ottawa: édifice public pour expérience de la tourbe (sub.), 1467; édifices ministériels, accessoires (sub.), 1470; améliorations (sub.), 1470.

PUGSLEY, Hon. W.—*Suite.*
Simcoe: édifice public (sub.), 1470, 1601 et suiv.
Whitby: édifice public (sub.), 1471; 1600 et suiv.
Dragage à Indian-Point (N.-B.): rép. à la quest. Crocket, 1476.
Quai à Saint-Zotique et aux Cèdres: rép. à quest. Lortie, 1479.
Vautelet, H. E. (honoraires de): rép. à quest. Northrup, 1492.
Sandy-Cove (brise-lames à): rép. à quest. Jameson, 1498; payements en souffrance: rép. à quest. Jameson, 1829.
Observations sur les expériences de la tourbe combustible par le départ. des Mines, 1577.
Salle d'exercice de Toronto (installations supplémentaires (sub.), 1589.
Observatoire météorologique de Toronto (sub.), 1590.
Bâtiments militaires de Toronto, magasin (sub.), 1590.
Welland, édifice public de, 1599 et suiv.
Hôpital vétérinaire de Kingston (sub.), 1621 et suiv.
Edifice public à Dauphin (sub.), 1630.
Edifices publics fédéraux, améliorations (sub.), 1635.
Entrepôts de la douane de Winnipeg (sub.), 1635.
Edifice des postes de Winnipeg (sub.), 1636.
Edifices publics dans la Saskatchewan, l'Alberta et le Nord-Ouest (sub.), 1638.
Edifice public à Lethbridge (sub.), 1639 et suiv.
Pénitencier de Prince-Albert (sub.), 1643.
Edifices loués pour l'administration: rép. à quest. Perley, 1645.
Pointe-aux-Trembles (quest.): rép. à quest. Wilson, 1645.
Pont de Grenville à Hawkesbury: rép. à quest. Perley, 1646.
Canal projeté à Monetteville: rép. à quest. Gordon, 1647.
Dawson: logement du commissaire du Yukon (sub.), 1684.
Edifices publics en général: construction de salles d'armes (sub.), 1688.
Fermes expérimentales: nouveaux bâtiments et améliorations (sub.), 1690.
Edifices publics d'Ottawa: loyers, entretien, préposés aux ascenseurs (sub.), 1692; éclairage (sub.), 1693; terrains (sub.), 1693; chauffage (sub.), 1693; enlèvement de la neige (sub.), 1697; réparations et mobiliers (sub.), 1697; service téléphonique (sub.), 1698; chauffage et éclairage de Rideau-Hall (sub.), 1705.
Edifices fédéraux: chauffage (sub.), 1706; éclairage (sub.), 1709; matériel (sub.), 1710; loyers (sub.), 1710; salaires des employés (sub.), 1712; eau (sub.), 1712.
Bâtiments de la quarantaine: travaux divers (sub.), 1713.
Edifices publics au Yukon: frais d'entretien, etc. (sub.), 1713.
Ports et rivières de la Nouvelle-Ecosse (sub.) 1715.
Beaver-Harbour: quai (sub.), 1715.
Bouctouche: chenal à travers la grève (sub.), 1715.
Campbellton: quai en eau profonde (sub.), 1718.

PUGSLEY, Hon. W.—*Suite.*
Cape-Bald: brise-lames (sub.), 1718.
Cap-Tourmentin: brise-lames (sub.), 1718.
Cummings-Cove: quai (sub.), 1719.
Dover: quai sur la Petitcodiac (sub.), 1719.
Harvey: quai (sub.), 1719.
Ile au Héron: quai (sub.), 1719.
Kouchibougouac : améliorations du port (sub.), 1720.
Leonardsville: quai (sub.), 1720.
Lorneville: quai (sub.), 1720.
Mill's-Point: quai (sub.), 1720.
Moncton: quai (sub.), 1720.
North-Head: débarcadère (sub.), 1722.
Pink-Rock: prolongement du quai (sub.), 1722.
Pointe-du-Chêne: réparations au brise-lames (sub.), 1722.
Port de Quaco: travaux à la jetée Est (sub.), 1723.
Cap Richibouctou: débarcadère (sub.), 1723.
Richibouctou: quai (sub)., 1723.
Fleuve St-Laurent et ses tributaires: (sub.), 1727; quai de marée (sub.), 1732; levés entre Fredericton et Woodstock (sub.), 1735.
St.-Andrews: quai (sub.), 1739.
St-Jean (N.-B): améliorations au port (sub.), 1739.
Shippagan: amélioration du port (sub.), 1740.
Welshspool: quai (sub.), 1740.
Uxbridge (bureau de poste): rép. à quest. S. Sharpe, 1832.
Collège militaire royal (écuries): rép. à la quest. Edwards, 1833; (logements): réponse à la quest. Edwards, 1834; (coût des écuries): rép. à la quest. Edwards, 1834.
Wallacebridge: quai, rép. à quest. Rhodes, 2023.
St-Jean (N.-B.): dragage, rép. à question Foster, 2024.
Oshawa: acquisition du port, rép. à quest. Huges, 2026.
Postes télégraphiques : approvisionnement, rép. à quest. Burrell, 2026.
Blanche (rivière): travaux (sub.), 3140.
Annapolis: port, brise-glace (sub.), 2470.
Anse-à-la-Barbe: brise-lames (sub.), 2655.
Anse-à-Beaufils: quai, brise-lames (sub.), 2655.
Anse-au-Breton: brise-lames (sub.), 2595.
Anse-à-l'Ilot: débarcadère (sub.), 2656.
Anse-au-Portugais: brise-lames (sub.), 2620.
Avonport: jetée, réparations (sub.), 2593.
Baddeck: quai (sub.), 2593.
Baie Saint-Laurent: port (sub.), 2594.
Blue-Rocks: port, améliorations (sub.), 2595.
Boat-Harbour: travaux dans le port, coût (int. Rhodes), 2450, 2982.
Bois créosoté: pour travaux dans Provinces maritimes (sub.), 2654.
Bonaventure: comté de (mot. Lennox pour doc.), 2342.
Cap Saint-Ignace: quai (sub.), 665.
Caribou: jetée, dépenses (int. Crosby), 2274.
Chambre des communes: ascenseurs, devraient fonctionner dès sept heures du matin au lieu de neuf heures; pas sûrs, devraient être inspectés (rép. à observ. Taylor), 2470.
Che'verie: brise-lames (sub.), 2596.
Church-Point: quai (sub.), 2596.
Clarke-City: quai (sub.), 2669, 2684, 3055 et suiv.

PUGSLEY, Hon. W.—*Suite.*
Collège militaire royal de Kingston: prix des cottages (int. Edwards), 2450; (sub.), explic., 2683.
Cow-Bay (Port-Morien): havre, améliorations (sub,). 2603.
Cow-Bay-Run et Osborne: brise-lames (sub.), 2613.
Cribbin's-Point: quai, réfections (sub.), 2613.
Digby: port, améliorations (sub.), 2613.
Disraéli: quai (int. Lennox), 2981.
Doucet's-Landing: quai sur pilotis (sub.), 2688.
Douglastown: jetée (sub.), 2691 et suiv.
Dragues: drague de l'Etat sur travaux adjugés en Nouvelle-Ecosse (int. Foster), 2461.
Drague "Northumberland": inscription de ses employés sur la liste électorale (int. Rhodes), 2539; employés, nombre, noms, domiciles (int. Rhodes), 2980.
Ecluses de Saint-André: port (int. Bradbury), 2281.
Edifices du Parlement: nouvelle aile, construction, dépenses (int. oster), 2271.
Edifices publics (sub.): loyers, etc., 2191 2592; améliorations aux édifices publics de la Colombie-Anglaise, 2191.
Employés publics: traitement (débat sur observ. Foster), 2582 et suiv.
Fleuve Saint-Laurent: largeur et profondeur, dragage (int. Ecrement), 2273.
Fort-William: travaux au port (sub.), 2208.
Garthby: quai au lac Aylmer (sub.), 2693.
Gaspé: quai en eau profonde (sub.), 2694.
Graham's-Pond, travaux (sub.), 2650.
Grand Bras d'Or: quai, pilotis et réparations (sub.), 2595.
Grand-Bend: quai (int. Armstrong), 2734.
Grande rivière Sainte-Anne: travaux à son embouchure (sub.), 3074.
Iles de la Madeleine: brise-lames et piliers (sub.), 2701.
Kingston: hôpital vétérinaire: construction (int. Edwards), 2271; travaux publics, coût (débat sur observ. Edwards), 2640 et suiv.
Lac Manitoba: abaissement du niveau de l'eau (int. Campbell), 2741.
Lac Saint-François (Beauce): quai (sub.), 2698.
Lac Saint-Jean: piliers, etc. (sub.), 2700.
Lac Simcoe et lac Couchiching, abaissement de niveau (int. Sharpe), 2935.
Laprairie: brise-glace (sub.), 3067.
Little-Narrows: quai (sub.), 2617.
Middle-River: digues (sub.), 2617.
Milice: travaux publics y relatifs, dépenses (int. Foster), 2514.
Minasville: quai (sub.), 2620.
Mistook: quai (sub.), 2701.
Naufrage-Pond: travaux à l'entrée du chenal (sub.), 2651, 2655.
Oromocto: quai, coût (int. Crocket), 2450.
Oshawa: port, recettes (int. Hughes), 2507.
Paiements à Ernest Boivin et A. Debiens (int. Monk), 2919.
Pointe-au-Père: quai (sub.), 2693.
Port-Arthur: travaux du port (sub.), 2208.
Port-Hastings: quai (sub.), 2620.
Ports et rivières (sub.): Nouvelle-Ecosse, 2235; ports, rivières et ponts en général (sub.), 2614, 2650, 2697.

PUGSLEY, Hon. W.—*Suite.*
Québec: travaux du port, embouchure de la rivière Saint-Charles (sub.), 2212.
Quais: dans comtés de Queen et de Sunbury, construction (int. Crocket), 2452, 2508.
Rapides Saint-André (rivière Rouge), améliorations (sub.), 2214.
Rimouski: quai (sub.), 2701.
Rivière Bonaventure : pilier protecteur (sub.), 2703.
Rivière Fraser: débordement (int. Taylor), 2734.
Rivière Richelieu: travaux (sub.), 2704; (int. Monk), 2982.
Rivière Saguenay: dragage, etc. (sub.), 2966, 3046.
Rivière Saint-Maurice: chenal entre Grandes-Piles et La Tuque (sub.), 3067.
Rivière Vernon: pont (sub.), 2653.
Saint-Alphonse de Bagotville: prolongement du quai (sub.), 3068; enlèvement de roches (sub.), 3069.
Saint-François-du-Lac: quai (sub.), 3065.
Saint-Fulgence: quai (sub.), 3074.
Saint-Jean (N.-B.) : port, améliorations (sub.), 2226 et suiv.; port, dragage (int. Foster), 2280.
Saint-Jean (P.Q.), travaux d'amélioration: question Monk, 2982.
Saint-Jean des Chaillons: quai, dragage (sub.), 3075.
Saint-Michel-d'Yamaska: débarcadère (sub.), 3068.
Saint-Nicolas: quai, réparations (sub.), 3077.
Sorel: quai en eau profonde (sub.), 3078.
South Lake Vale: chenal (sub.), 2520.
Sturgeon: quai (sub.), 2652.
Sud-Africain: fonds patriotique, qu'en fait-on? (int. Wallace), 2279.
Tanger: port, quai (sub.), 2624.
Tiffin: port, quai (sub.), 2624.
Tignish: jetées du chenal du port (sub.), 2653.
Vancouver: édifice public (sub.) 2198.
Victoria: pavillon des immigrants (sub.), 2198; port, améliorations (sub.), 2234 et suiv.
Wallacebridge: quai (sub.), 2624.
Westville: bureau de poste, construction (int. Crosby), 2915.
Weymouth: pont, améliorations (rép. à observ. Jameson), 2493.
Whitby: port, projet d'acquisition (int. Hughes), 2505.
Williams-Head: travaux divers aux bâtiments de la quarantaine, 2206.
Yarmouth: port, améliorations (sub.), 2625.
Burlington: reconstruction de la jetée du canal (sub.), 3140.
Cobourg: prolongement du brise-lames, dragage (sub.), 3141.
Goderich: réparations aux jetées (sub.), 3142.
Ports, rivières et ponts: réparations et améliorations en gén. (sub.), 3142; au Manitoba (sub.), 3159.
Little-Current: amélioration du chenal nord dans la baie Georgienne (sub.), 3147.
McGregor's-Creek: réfection des ouvrages riverains de protection (sub.), 3149.
Rivière Montréal: amélioration en amont de Latchford (sub.), 3149.

PUGSLEY, Hon. W.—*Suite.*
Port-Stanley: arrête du côté est de l'entrée du port (sub.), 3152.
Ile Saint-Joseph: réparations aux quais; débarcadère de Richard (sub.), 3153.
Fleuve Saint-Laurent: amélioration du chenal canadien entre Kingston et Brockville (sub.), 3153.
Rondeau-Harbour: amélirations au port (sub.), 3154.
Sault-Sainte-Marie: quai, dragage des abords (sub.), 3154.
Toronto: améliorations au port (sub.), 3154.
Lac Dauphin: abaissement du niveau (sub.), 3163.
Rivière Assiniboïne: améliorations près de Portage-la-Prairie (sub.), 3175.
Canal de l'île Wolfe: rép. à quest. Edwards, 3218.
Rivière Otonabee: dragage (rép. à quest. Bradbury), 3219.
Cale de radoub: rép. à quest. J. D. Taylor, 3223.
Travaux publics: entreprses de dragage, rép. à quest. Macdonald, 3224.
Ottawa, édifice parlementaire : travaux neufs et réparations (sub.), 3387.
Ottawa: monnaie royale, affinerie, maison du garde, etc. (sub.), 3388.
Edifices publics fédéraux au Nouveau-Brunswick (sub), 3389.
St-Jean (N.-B.): pavillon des immigrants (sub.), 3394.
Grosse Ile: quarantaine (sub.), 3394.
Entrepôt de vérification (sub.), 3395.
Québec: appartement du gouverneur général à la citadelle (sub.), 3395.
Dawson : hôtel du commissaire du Yukon (sub.), 3409.
Ottawa: édifices publics, réparations (sub.), 3410; terraces (sub.), 3410; chauffage et salaires des chauffeurs (sub.), 3411; gaz et éclairage (sub.), 3411; garçons d'ascenseurs (sub.), 3413 ; service téléphonique (sub.), 3414; entretien de Rideau-Hall (sub.), 3418.
Arisaig (port d'): réfection du quai et du brise-lame (sub.), 3419.
Bailey's-Brook: améliorations au port (sub.), 3419.
Glace-Bay: améliorations au port (sub.), 3419.
Grand-Etang: travaux au chenal (sub.), 3419.
Little-River: quai (sub.), 3420.
Anse-aux-Portugais: brise-lames (sub.), 3420.
Anse-aux-Ecossais: brise-lames (sub.), 3420.
South Lake: ouverture du chenal (sub.), 3420
Little-Current: amélioration du chenal nord (sub.), 3491.
Ports, rivières et ponts: réparations et améliorations (sub.), 3492.
Nipissing (lac): amélioration de la navigation entre la baie Ouest et Monetteville (sub.), 3497.
Meaford: amélioration du port (sub.), 3502.
Owen-Sound: dragage et pilotis de protection (sub.), 3505.
Sault-Sainte-Marie: dragage des abords du quai (sub.), 3506.
Silver-Creek: quai (sub.), 3506.
South-Hampton : prolongement du dock (sub.), 3507.
Toronto: améliorations du port (sub.), 3507.
Rivière Sydenham: travaux de nettoyage (sub.), 3515.

PUGSLEY, Hon. W.—*Suite.*
Rivière Espagnole: travaux l'amélioration (sub.), 3515.
Rivière Assiniboine: améliorations près de Portage-la-Prairie (sub.), 3524.
Dragueur: réparations aux (sub.), 3530.
Dragage: dans les Provinces maritimes (sub.), 3531; dans les provinces de Québec et d'Ontario (sub.), 3540.
Okanagan: réseau télégraphique (sub.), 3541.
Ashcroft: réseau télégraphique (sub.), 3541.
Julien, Wm: indemnité (sub.), 3541.
Montréal (port de): améliorations en aval du courant Sainte-Marie et payements à M. Poupore (sub.), 3554.
Upper-Prospect: brise-lames (sub.), 3421.
Sandy-Cove: briselames (sub.), 3421.
Dorchester: quai, (sub.), 3422.
Richibouctou: règlement avec John Jardine (sub.), 3423.
Saint-Jean (fleuve) et affluents: quais (sub.), 3424.
Ports, rivières et ponts dans Québec: amélioration (sub.), 3429.
Nicolet: travaux du port (sub.), 3432.
Yamaska (rivière): jetée de débarquement à Saint-Maréchal (sub.), 3433; dragage (sub.), 3480.
Saint-Michel d'Yamaska: débarcadère (sub.), 3447.
Batiscan: creusage de l'embouchure de la rivière (sub.), 3460
Bonaventure (rivière): quai de dérivation (sub.), 3464.
Rivière-du-Loup: travaux à l'embouchure de la rivière (sub.), 3471.
Saguenay (rivière): quai (sub), 3472.
Saint-François (rivière): débarcadère à Saint-François du lac (sub.), 3473.
Sainte-Anne-des-Monts: amélioration du port (sub.), 3475.
Sorel: quai en eau profonde (sub.), 3477.
Blind (rivière): dragage (sub.), 3481.
Collingwood: payements à l'entrepreneur Jos. Battle (sub.), 3482; améliorations au port (sub.), 3483.
Compagnie industrielle et de force motrice des rapides des Cèdres: observ. sur renvoi du bill (n° 94) la concernant, 3672; observ. en comité gén., 3810.
Travaux publics dans Huron-est: rép. à quest T. Chisholm, 3677; dans Wellington-sud: rép. à quest. T. Chisholm, 3865.
Sherbrooke: salle d'exercice: rép. à la quest. Edwards, 3679.
Sainte-Anne de Bellevue: dragage aux écluses: rép. à la quest. Boyer, 3684.
Travaux publics: dépôt des instructions aux acheteurs du départ., 3860; traitement du personnel, 3875; dépenses casuelles, 3882; loyers, mobilier, etc. (sub.), 3883.
Népigon (rivière): dragage, rép. à quest. Boyce, 3863.
Chemin de fer London and Northwestern bill (n° 102): disc. en comité gén., 4062.
Marine et Pêcheries: observ. sur la gestion du départ., 4118.
Chemin de fer Superior and Western Ontario: observ. en comité gen. sur le bill (n° 78) y relatif, 4184 et suiv.
Cobourg: marchés relatifs aux travaux du port (quest. Thornton), 4211.

PUGSLEY, Hon. W.—*Suite.*
Welland: travaux publics (quest. T. Chisholm), 4213.
Collège militaire royal de Kingston: installations additionnelles (sub.), 4273.
Cap-Richibouctou: jetée brise-lames (sub.), 4273.
Chemin de fer central du Nouveau-Brunswick: observ., 4468.
Dragage au port de Saint-Jean: observ., 4488 et suiv., 4532.
Rivière Otonabee: dragage, rép. à quest. Bradbury, 4454.
Chicoutimi, quai: rép. à quest. Girard, 4454.
Rivière Saguenay, barrage flottant: rép. à quest. Girard, 4454.
Travaux publics dans Middlesex-ouest: rép. à quest. Th. Chisholm, 4460.
Charlottetown: trottoir du bureau de poste, rép. à quest. G. Taylor, 4460.
Rivière Nipigon, dragage: rép. à quest. Boyce, 4455.
Windsor, édifice public: rép. à quest. Black, 4523.
Lacas, Emile: rép. à quest. G. Taylor, 4883.
Travaux publics à Peterborough: rép à quest. T. Chisholm, 4884.
Wingham, édifices publics: rép. à quest. T. Chisholm, 4884.
Inverness, amélioration du port: rép. à quest. G. Taylor, 4885.
Ottawa, édifices projettés rue Sussex: rép. à quest. Wright, 4886.
Eatonville, quai: rép. à quest. Rhodes, 4886.
Cie de pulpe de Chicoutimi: rép. à quest. Girard, 5147.
Port-Hood, brise-lames: rép. à quest. G. Taylor, 5148.
Spry-Bay, quai: rép. à quest. Crosby, 5151.
Saint-Jean (N.-B.), surintendant du dragage: rép. à quest. Daniel, 5917.
Nipigon (rivière), dragage: quest. Boyce, 5921.
Glace-Bay, bureau de la poste: quest. Maddin, 5921.
Ile Flint, signal de brume: quest. Maddin, 5922.
Chemin de central: observ., 5937 et suiv.
Dragage à Port-Arthur et dans la riv. de la Mission: quest. Boyce, 6065.
Cie de force motrice Ontario-Michigan: observ. en comité gén. sur bill (n° 34) la concernant, 6272.
Explication sur un fait personnel, 6363.
Westville: bureau de la poste, quest. Sexsmith, 6391.
Galerie nationale des arts: quest. Boyce, 6392.
Uxbridge, bureau de poste: quest. S. Sharpe, 6396.
Chambre des communes, classement du personnel: observ., 6404.
Ile Panmure, accès au quai: quest. Fraser, 6721.
Inverness, travaux du port: quest. Maddin, 6721.
Markham, édifice public: quest. Wallace, 6723.
Ile Manitoulin, communications téléphoniques: quest. Smyth, 6725.
Honora, quai: quest. Smyth, 6726.
Dragage en général (sub.), 6858.

PUGSLEY, Hon. W.—*Suite.*
Port-Hood, travaux à la passe Nord (sub.), 6868.
Ports et voies fluviales en Nlle-Ecosse, travaux généraux (sub.), 6868; d'Ontario, travaux généraux (sub.), 6868; en Colombie-Angl., travaux généraux (sub.), 6868.
Dragage dans l'Est: indemnité Beattie, 6878.
Maritime Dredging Co.: quest. Daniel, 7120.
Glissoires et estacades (sub.), 6866.
Mission (riv.), quai: rép. à quest. Borden, 7260.
Little-Current, dragage: quest. Smyth, 7419.

RANKIN, James P., *Perth-nord.*
Grey, Franklin Montgomery: dépôt d'un bill (n° 132) relatif à des lettres patentes, 4453.

REID, John D., *Grenville.*
Chemins de fer: bill (n° 2) pour modifier loi concernant billets des voyageurs, 1re l., 95; 2e l., 579.
Travaux publics: réception et ouverture des soumissions pour exécution de travaux publics (mot.), 178; (débat), 197 et suiv.; 268 et suiv.; 599 et suiv.
Preston, W. T. R.: agissements (int.), 194.
Service civil: commission, appointements, (sub.), 413 et suiv.; augmentations, débat sur projet de résolution Fisher, 429 et suiv. (sub.), 743 et suiv.
Substances alimentaires et engrais: falsification (sub.), 482.
Secrétariat d'Etat: appointements et dép. casuelles (sub.), 485.
Chemins de fer et canaux, ministère: appointements (sub.), 488 et suiv.
Douanes: divers (sub.), 641 et suiv.
Archives: (sub.), 725 et suiv.
Canal de Lachine: quai et bassins (sub.), 829 et suiv.
Edifices publics: nouveaux édifices à Ottawa (sub.), 1322.
Edifices publics de Welland, Whitby et Simcoe, 1607.
Réparations au canal Soulanges (sub.), 1658.
Chambly (canal): améliorations du port de Saint-Jean (sub.), 1660.
Ontario: canaux du Saint-Laurent, bureau local (sub.), 1661.
Edifices publics à Ottawa: service téléphonique (sub.), 1699.
Edifices fédéraux: chauffage (sub.), 1707.
Edifices publics au Yukon: travaux, loyers, salaires, etc. (sub.), 1713.
Port-Colborne: trav. d'améliorations (sub.), 2009 et suiv.
Lachine (canal): mur nord du bassin n° 2 (sub.), 2016.
Chambre des communes: ascenseurs, devraient fonctionner dès sept heures du matin au lieu de neuf heures, et être inspectés (rép. à observ. Taylor), 2470.
Clarke-City (Sept-Iles): quai (sub.), 2671, 2686 et suiv.
Milice: matériel de guerre (sub.), 2448.
Rivière Saguenay: dragage, etc. (sub.), 2975 et suiv.
Yarmouth: port, améliorations (sub.), 2626.
Engrais de fermes: bill (n° 110), 1re l., 3078.

REID, J. D.—*Suite.*
Québec: appartement du Gouverneur général à la citadelle (sub.), 3397.
Yamaska (rivière): jetée à St-Michel (sub.), 3434.
Ports, rivières et ponts: améliorations (sub.), 3494.
Gendarmerie du Nord-Ouest (sub.), 3870 et suiv.
Chemin de fer Superior and Western Ontario: observ. en comité gén. sur le bill (n° 78) y relatif, 4191.
Cie de force motrice Ontario-Michigan: observ. en comité gén. sur le bill (n° 34) la concernant, 4772 et suiv.
Cie Submarine: observ. en comité gén. sur le bill (n° 77) la concernant, 4780.
Code criminel: observ. sur le dépôt d'un bill (n° 148) le modifiant, 4879.
Nourriture pour animaux domestiques: observ. sur la 3e l. du bill (n° 121) y relatif, 5483.
Cie d'assurance Canada Life: observ. sur mot. de renvoi au comité des ordres permanents, 5720
Chemins de fer: observ. en comité gén. sur le bill (n° 106) y relatif, 6509.
Commissaires et agents commerciaux (sub.) 6985.
Bateau brise-glace pour détroit Northumberland (sub.), 7003.
Pilotage, commission de Victoria (C.-A.): observ., 7207.

RHODES, Edgar N., *Cumberland.*
Falconer, R. S.: emploi (int.), 350.
Intercolonial: doublement de la voie, près d'Amherst (int.), 557.
Travail: ministère, impressions et papeterie, y compris "Gazette du Travail" (sub.), 687 et suiv.; enquêtes au sujet de différends industriels (sub.), 694.
Travaux publics dans le comté de Guysborough (int.), 864.
Pénitenciers, en général (sub.), 932.
Baddeck: quai (sub.), 2593.
Boat-Harbour: travaux dans le port, co*t, (int.), 2450, 2982.
Drague "Northumberland": inscription de ses employés sur liste életcoral (int.), 2538; nombre de ses employés, noms et domiciles (int.), 2980.
Intercolonial: réclamations d'indemnités: contre ce chemin de fer, règlement (int.), 2279.
McKenzie, Calvin: emploi (int.), 2293.
Ports et rivières (sub.), Nouvelle-Ecosse, 2236; ports, rivières et ponts, en général (sub.), 2617 et suiv.
Wallacebridge: quai (sub.), 2624.
Wallacebridge, quai: quest., 2022.
"Minto" et Stanley": quest., 2086.
Intercolonial: indemnité pour dégats (mot. pour dépôt de doc.), 3230.
Fort-Cumberland: quest. 3682.
Eatonville, quai: quest. 4886.
Nappan, station d'expériences: quest., 5924.
Pêcheries de Pictou, gardiens et surveillants: quest., 5917.
Dépêches, service à Malagash: quest., 5925.
Assurances: disc. des articles du bill (n° 97) y relatif, 7131.

RIVET, Louis A. Adhémar, *Hochelaga.*
Autonomie municipale de Montréal: quest. de privilège, 1743.
Chemin de fer canadien de l'ouest de Liverpool: dépôt d'un bill (n° 44), 1971; disc. en comité gén., 1971.
Marine et Pêcheries: disc. d'une interpellation sur la gestion du département, 4007.
Royal Guardians: observ., 7418.

ROBB, James Alexander, *Huntingdon.*
Fièvre aphteuse: (int.), 352.
Baie de la Faim: barrage (int.), 368.
Milice: appointements (sub.), 2436.
Assurances: disc. des articles du bill (n° 97) y relatif, 7145.

ROCHE, William J., *Marquette.*
Juges: nouveau juge de cour de comté au Manitoba (int.), 360.
Pont sur rivière Schell, construction (int.), 558.
Manitoba: délimitation des frontières (int.), 558.
Montagne du Dauphin: réserve forestière, compensation aux squatters (int.), 559.
Indiens (sub.): écoles, 1032 et suiv., 1070; grains de semence, 1058 et suiv.; bestiaux, 1059 et suiv.; provisions pour Indiens nécessiteux, 1065 et suiv.; dépenses générales, 1071.
Rapides Saint-André, améliorations (sub.), 2226.
Manitoba: frontières, extension, pétition à ce sujet (observ.), débat, 2361.
Edifice des postes de Winnipeg (sub.), 1637.
Pénitencier de Prince-Albert (sub.), 1643.
Postes (service ext.): traitements et allocations (sub.), 1813.
Bureaux de poste de Manitoba: mot. pour dépôt de doc., 2030.
Ports, rivières et ponts: améliorations et réparations, au Manitoba (sub.), 3159 et suiv.
Frontières du Manitoba, agrandissement: quest., 3680.
Association médicale canadienne: dépôt d'un bill (n° 134) la concernant, 4453; observ. en comité gén., 5094 et suiv.

ROSS, Jean Auguste, *Rimouski.*
Chemin de fer international de Rimouski; bill (n° 50), 1re l., 778.

ROY, Ernest, *Dorchester.*
Chemin de fer Canadian Liverpool and Western (compagnie du) institution civile: bill (n° 44), en comité, 2174.
Intercolonial, travaux au Cap-Saint-Ignace: quest., 3677.
Traitement des juges: observ., 6796.
Défense navale: observ., 3752.
Travaux publics: réception et ouverture des soumissions (débat sur mot. Reid), 232.

ROY, Cyrias, *Montmagny.*
Marine et Pêcheries: observ. sur la gestion du département, 4108.
Laberge, Alphonse, concession: mot. pour dépôt de doc., 4214.

ROY, C.—*Suite.*
Cap-Saint-Ignace, réservoir de l'Intercolonial: mot. pour dépôt de doc., 4214; gare de l'Intercolonial: mot. pour dépôt de doc., 4214.
Immigration et rapatriement: (débat sur mot. Paquet), 905.

RUSSELL, Joseph, *Toronto-est.*
Immigrants nécessiteux, à Toronto, article de l'"Evening Telegram" (int.), 2167.
Postes: agents des services ext., observ., 4472.
Postes: observ. en comité gén. sur le bill (n° 136) y relatif, 6633.

RUTAN, William Wintfield, *Prince-Albert.*
Chemin de fer du Pacifique-Canadien: disc. en comité général du bill n° 79, 3213, 3329.
Chemin de fer Manitoba and Northwestern: observ. en comité gén. sur le bill (n° 81) y relatif, 4169; disc. des modifications du Sénat, 6384.
Elections différées (débat sur projet de résolution Burrell), 3015.

SCHAFFNER, Frederick Laurence, *Souris*
Ressources nationales: conservation et développement, commission à cette fin (débat sur mot. Borden), 397.
Service civil: commission, appointements, (sub.), 411 et suiv.; augmentations (débat sur projet de résol. Fisher), 432 et suiv.; (sub.), 746 et suiv.
Souris, renvoi du receveur de la poste: observ., 7183.
Pétrole: explosions, pertes de vies (int.), 1114.
Edifices publics, à Ottawa: palais législatif, améliorations (sub.), 1345.
Musée Victoria à Ottawa: continuation des travaux (sub.), 1348 et suiv.
Squatters de la montagne à la Tortue: quest. 1496.
Souris (Man.): directeur de la poste, quest., 2022.
Elévateur à grain, exploitation par l'Etat: dépôt et disc. d'un projet de résol., 4215.
Pétrole, quantité extraite et accidents causés dans l'exploitation: mot. pour dépôt de doc., 1500.
King, Mackenzie: quest., 6724.
Commission des chemins de fer, cultivateur pratique de l'Ouest, comme commissaire (débat sur mot. Staples) 2781 et suiv.
Immigration: traitement infligé aux Canadiens par les agents (débat sur observ. Lalor), 2369.
Postes: poste rurale gratuite (débat sur observ. Armstrong), 2965; destitution arbitraire de certains receveurs de la poste (observ.), 2965.
Travail, création d'un départ.: disc. des articles du bill (n° 165) y relatif, 7068.

SCHELL, Malcolm S., *Oxford-sud.*
Chemin de fer Tilsonburg-lac-Erié-Pacifique: bill (n° 41), 1re l., 660; 2e l., 1042.
Commission des chemins de fer: un cultivateur comme commissaire (débat sur mot. Staples), 2814.
Fruits: observ. relative à la loi sur la marque des fruits, 3589.
Lainages, industrie: observ., 4443.

SEALEY, William Oscar, *Wentworth.*
Chemins de fer: passages à niveau, loi pour prévenir accidents, (débat sur int. Edwards), 292 et suiv.
Annuaire Statistique: (sub.), 743.
Chemin de fer canadien de l'ouest de Liverpool: disc. en comité gén. sur le bill (n° 44) y relatif, 1793.
Fruits: observ. relatives à la loi sur la marque des fruits, 3598.
Tarif des douanes: retrait d'un projet de résolution relatif aux droits sur certains produits agricoles, 4262.
Lainages (industrie des): observ., 4401.

SEGUIN, Paul Arthur, *L'Assomption.*
Médicaments brevetés: application de la loi (quest.), 3676.
Marine et Pêcheries: observ. sur la gestion du département, 4149.

SEXSMITH, John A., *Peterborough.*
Lac Stoney: exhaussement du niveau de l'eau, dommages (int.), 870; quais, coût (int.), 1123.
Birdsal's-Landing: quai, coût (int.), 871.
Lakefield: quai, coût (int.), 1123.
Aliments: falsification, bill (n° 100), pour modifier loi y relative, 1re l., 2341.
Watson, J. R.: emploi (int.), 2280.
Trent (canal de la): construction (sub.), 3366.
"Annuaire statistique" (sub.), 3372.
Espagnole (rivière): travaux d'améliorations (sub.), 3524.
Engrais agricoles: observ. en com. gén. sur le bill (n° 110) y relatif, 4687 et suiv.; observ. en comité gén., 5477 et suiv.
Trent, dommages aux terrains sur le cours du canal: quest., 4889.
Stallarton: gare du chemin de fer: quest., 5915.
Bétail, développement de cette industrie (sub.), 6171.
Westville, bureau de la poste: quest., 6391.
Chemins de fer: observ. sur le bill (n° 106) y relatif, 6538.

SHARPE, Samuel, *Ontario-nord.*
Uxbridge: bureau de poste, achat d'un emplacement (int.), 189.
Guerre sud-africaine: concessions de terres aux vétérans (int.), 569.
Lacs Simcoe et Couchiching: abaissement du niveau (int.), 571; (mot. pour doc.), 722.
Réserve indienne de Rama: fonds tenus en fidéicommis par le gouvernement pour le compte des Indiens de cette réserve, total (int.), 572.
Observatoire astronomique d'Ottawa: nouveaux édifices (sub.), 651 et suiv.
Rama: township, chemins et ponts (int.), 713.
Caisses d'épargne du gouvt.: montant des dépôts et prêts faits à ces caisses, et portant intérêt à 3 p. 100 (int.), 716, 1126.
Service civil: commission, appointements (sub.), 744 et suiv.
Employés: nommés en 1908, et transférés (mot. pour doc.), 872.
Campbell, Bush: emploi (int.), 1125.
Indiens (sub.): frais de voyages et d'écritures pour les inspecteurs, 1225 et suiv.

SHARPE, S.—*Suite.*
Garde-bestiaux sur les chemins de fer (quest.), 1488; (quest.), 1825.
Edifices publics de Welland, Whitby et Simcoe, 1609.
Hôpital vétérinaire de Kingston (sub.), 1621 et suiv.
Canal de la Trent (sub.), 1667.
Caisse d'épargnes de l'Etat (quest.), 1824.
Emprunts d'Etat, frais relatifs à leur négociation: quest., 1824, 2028.
Uxbridge: bureau de poste (quest.), 1832.
Trent (canal de la) (sub.), 1992 et suiv.
Caisses d'épargnes de l'Etat: mot. pour le dépôt d'un état, 2032.
Cie d'assurance Canada-Life: bill (n° 56), en comité, 2719, 3193, 3216, 4394.
Elections dans Ontario-nord et Ontario-sud: dépenses (int.), 2735.
Commission des chemins de fer: observ. au sujet d'une dépêche, 3176.
Marine: achats de fournitures (quest.), 3218.
Newmarket (canal de): disc. d'une int., 3299.
Edifices publics: frais de construction et d'entretien (mot. pour dépôt de doc.), 3230.
Trent (canal de la): construction (sub.), 3360 et suiv.
Plank, N. W. (quest.), 3438.
Buell, M. (quest.), 3438.
Sault-Sainte-Marie: dragage des abords du quai (sub.), 3506.
Marine et Pêcheries: adjudicataires de fournitures (quest.), 3673; disc. d'une int. sur la gestion du départ., 3989.
Wallberg: réclamations (quest.), 4211.
Emprunts: frais, 4353.
Banques: dépôt d'un bill (n° 155), 5052.
Caisses d'épargne postales et nationales: quest., 5153.
Tarif minimum du traité franco-canadien: quest., 5422.
Cie d'assurance Canada-Life: observ. sur mot. de renvoi au comité des ordres permanents, 5721; observ. en comité gén., 6358.
Cie de force motrice Ontario-Michigan: observ. en comité gén. sur le bill (n° 34) la concernant, 6268.
Uxbridge, bureau de poste: quest., 6393.
Transcontinental, soumissions pour traverses, quest., 6396.

SHARPE, William Henry, *Lisgar.*
Frais de certains appels à la commission des chemins de fer (sub.), 2171.
Emprunts: commissions et autres frais payés (mot. pour doc.), 2283.
Guerre sud-africaine: concessions de terre aux vétérans (débat sur observ. Lennox), 2359.
Paiements à des particuliers par divers ministères (int.), 2453; (mot. pour doc.), 2745.
Pêcheries de la rivière Pembina (mot. pour doc.), 577.
Gretna (Man.): quarantaine, coût des bâtiments (int.), 869.
Edifice des postes de Winnipeg (sub.), 1638.
Blé de semence pour la Saskatchewan et l'Alberta (quest.), 1499; (mot. pour dépôt de doc.), 1836.

SHARPE, W. H.—*Suite.*
Avoine de semences pour la Saskatchewan et l'Alberta (quest.), 1499; (mot. pour dépôt de doc.), 1836.
Ciment: fournitures (quest.), 4207.
Budget: disc. gén., 5045.
Stations d'expériences (sub.), 6257.
Banques chartées: balances en leur possession (int.), 2740.
Lac Simcoe et lac Couchiching, abaissement du niveau (int.), 2935.
Canal de la rivière Holland, construction (int.), 2275.
Causes portées devant la commission des chemins de fer, dépenses (sub.), 2198.
Chemin de fer de Prince-Albert à la baie d'Hudson: bill (n° 62), institution civile, en comité, 2679.

SIFTON, hon. Clifford, *Brandon.*
Grand-Tronc-Pacifique: nationalité des employés (quest.), 3216.
Dépôts de garantie des corporations: total (int.), 258.
Chemin de fer transcontinental national: nombre total d'employés (int.), 261.
Voies fluviales: adopt. du 3e rapp., 7259.

SINCLAIR, John H., *Guysborough.*
Douanes: remises de droits sur combien de tonnes de marchandises depuis 1898 jusqu'à 1908 (int.), 174.
Homards: conserves (int.), 346.
Pêcheries: développement de nos pêcheries, comité à cette fin (mot.), débat, 510 et suiv.
Intercolonial: proportion du trafic à destination de l'Est (int.), 557.
Agriculture: ministère, documents imprimés et distribués au public par son ordre (mot. pour doc.), 1257.
Importations: (quest.), 1829.
Courrier hebdomadaire en Nouvelle-Ecosse: (quest.), 1832.
Intercolonial: location des embranchements, (débat sur projet de résolution Emmerson), 2315 et suiv.
Immigration: observ. en comité général sur le bill (n° 17) y relatif, 6484.

SMITH, Ralph, *Nanaïmo.*
Discours du trône: adresse en réponse (débat), 98.
Chemin de fer de Vancouver à Westminster et au Yukon: bill (n° 58), 1re l., 914.
Chemins de fer de Victoria au détroit de Barkley: bill (n° 59), 1re l., 914; 2e l., 1113.
Chemin de fer Burrard, Westminster and Boundary: bill (n° 61), 1re l., 1178.
Chemins de fer (loi des): dépôt d'un projet de loi la modifiant, 1392.
Postes: service ext., traitements et allocations (sub.), 1810.
Orientaux en Col.-Anglaise: quest., 2027.
Budget: discussion générale, 4976.
Chemin de fer Vancouver-Westminster-Yukon, compagnie du: bill (n° 58), comité et 3e l., 2269.
Elections différées (débat sur projet de résolution Burrell), 3022.
New-Westminster : pénitencier, évasions (int.), 2930.
Pêche: navire garde pêche sur côte du Pacifique, construction (int.), 2277.
Pêcheries: combien de croiseurs pour les protéger? (int.), 2930.
Sociétés coopératives: projet de loi à ce sujet, (débat sur observ. Monk), 2465.

SMYTH, William Ross, *Algoma-est.*
Indiens, (sub.): écoles, 1038 et suiv.; arpentages sur terres indiennes, 1043 et suiv.
Postes (service extér.): traitements et allocations (sub.), 1805.
Chemin de fer Thessalon-Northern, compagnie du: bill (n° 104), 1re l., 2449; 2e l., 2726; disc. des articles, 6368.
Ile Manitoulin, communications téléphonique: quest., 6724.
Permis de pêche: quest., 6725.
Honora, quai: quest., 6725.
Ile de la baie Rutherford: quest., 6725.
Little-Current: quest., 7419.
Little-Current: améliorations du chenal nord dans la baie Georgienne (sub.), 3147.
Espagnole (rivière): travaux d'améliorations (sub.), 3515.
Réserve Saint-Pierre, abandon: mot. pour dépôt de doc., 4215.
Ports et quais de l'Etat: observ. en comité gén. sur le bill (n° 89) y relatif, 4667.
Cie de force motrice Ontario-Michigan: observ. en comité gén. sur le bill (n° 34) la concernant, 4773.

SPROULE, Thomas Simpson, *Grey-est.*
Travaux publics: réception et ouverture des soumissions (débat sur mot. Reid), 213 et suiv.
Service civil: augmentation d'appointements, d'après la nouvelle loi (débat sur projet de résolution Fisher), 324, 339, 1006; commission du service civil: appointements (sub.), 412 et suiv.
Ressources nationales: conservation et développement, commission à cette fin (débat sur mot. Borden), 390.
Chemin de fer canadien du Pacifique: nouvelles actions (débat sur observ. Maclean), 450 et suiv.; 828 et suiv.
Revenu de l'intérieur: appointements (sub.), 451 et suiv.
Douanes: divers (sub.), 642 et suiv.
Agriculture: ministère, appointements (sub.), 677 et suiv.
Postes: bill (n° 19) pour modifier loi des postes, comité, 779 et suiv.
Animaux: maladies contagieuses, bill (n° 18), 2e l. et comité, 791, 797 et suiv.
Canal de Lachine: quai et bassins (sub.), 829 et suiv.
Indiens (sub.): écoles, 1037 et suiv.; arpentages sur terres indiennes, 1045; appointements et secours, 1202; écoles, 1205; arpentage des réserves, 1214 et suiv.
Compagnie dite Brazilian Electro Steel and Smelting Company: bill (n° 10), comité et 3e l., 1079.
Compagnie de force motrice d'Ontario et du Michigan: bill (n° 34), 2e l., 1086 et suiv.; explication sur fait personnel, 1177.
Hygiène publique: création d'un conseil (débat sur projet de résolution Black), 1170.
Commissions illicites ou secrètes: bill (n° 31), comité, 1185 et suiv.
Musée Victoria à Ottawa: continuation des travaux (sub.), 1348.
Bridgewater: édifice public (sub.), 1355.
Abolition du Sénat: disc. d'un proj. de résolution, 1527.
Débats: disc. d'un rapp. du comité y relatif, 1560.
Réparations au canal Soulanges (sub.), 1659.

SPROULE, T. S.—*Suite.*
Edifices publics à Ottawa: chauffage et éclairage de Rideau-Hall (sub.), 1705; au Yukon, travaux, loyers, salaires, etc. (sub.), 1713.
Monk: agrandissement du quai (sub.), 1720.
Franchise postale (usage abusif de la): observations, 1769.
Annapolis: port, brise-glace (sub.), 2481 et suiv.
Canal Welland (sub.): pour renouveler ponts de fossés d'irrigation, 2145 et suiv.
Comités: travaux, étude des rapports des ministères, mode de procédure à suivre (observ. sur mot. Borden), 2138 et suiv.
Compagnie dite: Great West Permanent Loan: bill (n° 40) y relatif, comité, 2714.
Compagnie dite: Western Canadian Life Assurance Company: bill (n° 37) y relatif, comité, 2709 et suiv.
Guerre sud-africaine: concessions de terre aux vétérans (débat sur observ. Lennox), 2350 et suiv.
Immigrants: recrutés en Allemagne, catholiques seulement (int.), 2826.
Marchandises: transport entre Canada et Angleterre (int.), 2925.
Produits: transport en compartiments frigorifiques (int.), 2983.
Chemin de fer canadien de l'ouest de Liverpool: disc. en comité gén. sur le bill (n° 44) y relatif, 1786.
Miner, Bill: observ. sur son évasion, 1945.
Affaires extérieures (départ. des): disc. en comité gén. d'un proj. de résol., 2102 et suiv.
Immigration: disç. gén. du bill (n° 17) y relatif, 2122.
Terres fédérales: explications sur un fait personnel relatif au bill (n° 69), 3176.
Cie d'assurance Canada-Life: disc. en comité général du bill (n° 56), 3210; observ. sur mot. de renvoi au comité des ordres permanents, 5713 et suiv.
Newmarket (canal de): disc. d'une int., 3327.
Réfrigération: expédition d'objets en Angleterre en compartiments frigorifiques (mot. pour dép. de doc.), 3232.
Collingwood: amélioration au port (sub.), 3487 et suiv.
Fruits: observ. relatives à la loi sur la marque des fruits, 3596 et suiv.
Cie du pont de Fort-Erie à Buffalo: bill (n° 69): disc. en comité gén., 3600.
Wagons-poste (quest., 3862.
Gendarmerie du Nord-Ouest (sub.), 3870 et suiv.
Travaux publics: traitements (sub.), 3875.
Marine et Pêcheries (départ.): appointem. (sub.), 3901: disc. d'une int. sur la gestion du département, 3942.
Chemin de fer Manitoba and Northwestern: observ. en comité gén. sur le bill (n° 81) y relatif, 4173.
Chemin de fer Superior and Western Ontario: observ. en comité gén. sur le bill (n° 78) y relatif, 4184 et suiv.
Grand-Tronc-Pac.: prêt de l'Etat, observ. en comité gén., 4326, 5530.
M. Mackenzie King, mission en Chine, 4349.
Dragage au port de Saint-Jean: observ., 4491, 4531.
Lainages, industrie: observ., 4416.

SPROULE, T. S.—*Suite.*
Dragage au port de Saint-Jean: observ., 4531.
Ports et quais de l'Etat: observ. en comité gén. sur le bill (n° 89) y relatif, 4653, 6198.
Engrais agricoles: observ. en comité gén. sur le bill (n° 110) y relatif, 4685 et suiv.
Cie de force motrice Ontario-Michigan: observ. en comité gén. sur le bill (n° 34) la concernant, 4774 et suiv., 5574, 5683 et suiv.
Chemin de fer Nord-Canadien de Québec: observ. sur le bill (n° 38), retour du Sénat, 4838.
Association médicale canadienne: observ. en comité gén. sur le bill (n° 134) la concernant, 5094.
Nourriture des animaux: observ. en comité gén. sur le bill (n° 127) y relatif, 5471; observ. sur la 3e l., 5480.
Service civil: observ. en comité gén. sur le bill (n° 137) le concernant, 6638; observ. en comité gén. sur le bill (n° 187) relatif à l'augmentation gén. de $150, 6662.
Ressources naturelles: disc. d'un proj. de résolution y relatif, 6687.
Intendance militaire: quest.: 7117.
Assurance: disc. des articles du bill (n° 97) y relatif, 7134.
Chenal du Saint-Laurent (sub.), 7217.
Bowden, Annie: dépôt et disc. du bill (n° 194) relatif à son divorce, 7257.
Construction de phares et matériel (sub.), 7243.
Vapeur pour le service des feux sur les Grands lacs (sub.), 7252.
Florence Mining Co.: observ., 7263 et suiv.
Refrigération des fruits (sub.), 7325.
Refrigération: observ. sur la 3e l. du bill (n° 147) y relatif, 7074.
Assurance: disc. d'un projet de résol., 7024.
Travail, création d'un département: disc. des articles du bill (n° 165) y relatif, 7060; observ. sur la 3e l., 7176.

STANFIELD, John, *Colchester.*
Tatamagouche (quai de la baie de), dépenses, profondeur de l'eau (int.), 193.
Truro: salle d'armes, gardien (int.), 194.
Intercolonial: combien d'hommes ne faisant pas partie du personnel régulier ont été employés à Truro dans les quatre derniers mois de 1908? (int.), 255, 346; nouvelle gare à Truro (int.), 870.
Postes: courrier, transport de Londonderry à Great-Village (int.), 870.
Dickie, Alfred: réclamation pour dommages (int.), 1135.
Chemins de fer: mise à part de $200,000 par année pour traverses à niveau (projet de résol. Graham), débat, 2527.
Church-Point: quai (sub.), 2600 et suiv.
Intercolonial: employés groupés par classes (int.), 2278; papeterie et impressions (int.), 2508; agrandissements, etc., à Truro, 2914.
Québec, arsenal fédéral: quest., 3225.
Cabotage, commerce: quest., 3227; quest., 5918.
Demandes des commis du service des marchandises sur l'Intercolonial: quest., 1649.
Ports et rivières de la Nouvelle-Ecosse (sub.), 1715.
Voitures automobiles, employées par le dépt. des Chemins de fer: quest., 1820.
Intercolonial, durée de la journée de travail sur ce réseau: quest., 1823.

STAPLES, William D., *Macdonald.*
Alcool méthylique : fourni aux fabricants (sub.), 475.
Commission des chemins de fer: vacance par le décès de M. Greenway, quand sera-t-elle remplie? (int.), 557.
Bétail sur les fermes de l'Etat (int.), 574.
Observatoire astronomique d'Ottawa : nouveaux édifices (sub.), 651 et suiv.
Dauphin, édifice public (sub.), 1630.
Commission des chemins de fer: frais d'appels (sub.), 2171.
Cie du chemin de fer canadien de l'ouest de Liverpool: projet de loi (n° 62), disc. en comité général, 2172.
Commission des chemins de fer: nomination d'un cultivateur pratique de l'Ouest, comme commissaire (mot.), débat, 2775 et suiv.
Terres fédérales: échange de terrains dans la ville de Brandon (int.), 2453.
Rivière Assiniboine: améliorations près de Portage-la-Prairie (sub.), 3524.
Chemin de fer Pacifique-Canadien: disc. en comité gén. sur le bill (n° 79), 3340.
Bestiaux aux stations d'expériences: mot. pour dépôt de doc., 1500.
Patentes sur des terrains: quest., 5156.
Bétail, développement de cette industrie, 6128 et suiv.
Terres fédérales, gestion (sub.), 6592.

STEWART, Thomas Joseph, *Hamilton-ouest.*
Code criminel: bill (n° 101) pour le modifier, 1re l., 2341.
Réglementations des pêcheries: observ., 6834.
Forestiers indépendants: observ., 6834.

SUTHERLAND, hon. R. F., *Essex-nord.*
Dragage au port de Saint-Jean: observ., 4510.
Budget: discussion générale, 4864.
Prairie Province Trust Co.: dépôt d'un bill (n° 163) la concernant, 5517.
Chambre des communes, classement du personnel: observ., 6412.
Code criminel: disc. des articles du bill (n° 148) y relatif, 7097.

TALBOT, Onésiphore Ernest, *Bellechasse.*
Immigration: et rapatriement (débat sur mot. Paquet), 901.
Lake, sir P.: discours (int.), 1124.
Milice: ministère (sub.), appointements, mémoire de sir F. Borden au sujet de la milice (observ.), 2434.
Saguenay (rivière): dragage, etc. (sub.), 2979.
Etat-major impérial: (projet de création d'un) (quest.), 1449.
Stations agricoles (établissement de nouvelles): disc. d'un proj. de résol., 2050.
Banque Anglo-Canadienne et Continentale: dépôt d'un bill (n° 118), 3916.
Chemin de fer Manitoba and Northwestern: observ. en comité gén. sur le bill (n° 81) y relatif, 4182.

TAYLOR, George, *Leeds.*
Higgs, jeune immigrant renvoyé de Moncton aux Etats-Unis (int.), 153.
Chambre des communes: pièces réservées aux députés, nombre, dimensions, etc. (int.), 155, 492.

TAYLOR, G.—*Suite.*
Clôture de fil de fer: demande de soumissions pour 144 milles, en 1908 (int.), 257.
Aylesworth, George Anson: emploi (int.), 260.
Chemins de fer: passages à niveau, loi pour prévenir accidents (débat sur int. Edwards), 297 et suiv.
Marine et Pêcheries: ministère, appointements (sub.), 403.
Commerce: ministère, appointements et dépenses casuelles (sub.), 406.
Douanes: appointements et dépenses casuelles (sub.), 611 et suiv.; divers (sub.), 640 et suiv.; casernes du revenu et service préventif, service préventif secret (sub.), 643, 644.
Travaux publics: ministère, appointements et dépenses casuelles (sub.), 646 et suiv.
Observatoire astronomique d'Ottawa: nouveaux édifices (sub.), 650 et suiv.
Annuaire statistique: (sub), 742, 765.
Service civil: commission, appointements (sub.), 753 et suiv.
Expositions: (sub.), 773 et suiv.
Animaux: maladies contagieuses, bill (n° 18) pour modifier loi y relative, comité, 792 et suiv.
Canal de Lachine: quai et bassins (sub.), 837 et suiv.
Pénitenciers: pénitencier de Kingston (sub.), 934 et suiv.; pénitencier de Saint-Vincent-de Paul (sub.), 964 et suiv.
Champ de tir de Richmond: (quest.), 1823.
Chemin de fer du sud de la Colombie: dépôt d'un bill (n° 85), 1917.
Chambre des communes: ascenseurs devraient fonctionner dès sept heures du matin au lieu de neuf heures (observ.), 2469.
Chemin de fer Grand-Tronc (compagnie du), dette envers le Canada, et intérêt sur icelle (int.), 2920.
Chemin de fer de Kootenay à Arrowhead, dépôt d'un bill (n° 80) y relatif, 1742.
Rivière Saguenay: dragage, etc. (sub.), 2976 et suiv.
Saint-Alphonse de Bagotville: quai, prolongement (sub.), 3070 et suiv.
Commission mixte des pêcheries (sub.), 7319.
Chemin de fer de l'île du Prince-Edouard: embranchement d'Harmony à Elmira (sub.), 3130.
Ports, rivières et ponts: réparations et améliorations en général (sub.), 3146, 3493.
Nipissing (lac): amélioration de la navigation entre Monetteville et la baie Ouest (sub.), 3499.
Ashcroft: réseau télégraphique (sub.), 3541.
Tarifs de la ligne Brockville-Westport (quest.), 3673.
Marine et Pêcheries (départ.) : appointements (sub.), 3903.
Chilliwack (bureau de poste) (quest.), 1493.
Griffith, William (quest.), 1494.
Débats: disc. rapport du comité, 1561.
Canal de Trent (sub.), 1683.
Edifices publics à Ottawa (terrains) (sub.), 1693; parc du Major (sub.), 1394.
Franchise postale (usage abusif de la),1753.
Postes (divers) (sub.), 1815.
Marine et Pêcheries: observ. sur la gestion du départ., 4128; observ. sur achats de fournitures, 4268.

TAYLOR, G.—*Suite.*

Grève des houilleurs: question, 4348.
Charlottetown: trottoir du bureau de poste (quest.), 4460.
Ports et quais de l'Etat: observ. en comité gén. sur le bill (n° 89) y relatif, 4668, 6203.
Intercolonial, conseil de conciliation: quest., 4946.
Engrais agricoles: observ. en comité gén. sur le bill (n° 110) y relatif, 4687 et suiv.
Lacas, Emile: quest., 4883.
Inverness, travaux du port: quest., 4885.
Carson, George: quest., 4946.
Intercolonial, conseil de conciliation: quest., 4946.
Port-Hood, brise-lames: quest., 5148.
Lac-Noir, receveur de la poste: quest., 5152.
Grand-Tronc-Pacifique, prêt: observ. en comité gén. sur le bill (n° 128) y relatif, 5519.
Cie d'assurance Canada-Life: observ. en comité gén. sur le bill (n° 56) la concernant, 5760.
Lansdowne, salle d'exercice: quest., 5915.
Bétail, développement de cette industrie, (sub.), 6123.
Ile Margaree, phare: quest., 6395.
Immigration: observ. en comité gén. sur le bill (n° 17) y relatif, 6490.
Australie, relations commerciales avec le Canada: observations, 6794.

TAYLOR, James David, *New-Westminster.*

Discours du trône: adresse en réponse, (débat), 125.
Miner, Bill: évasion (int.), 369.
Observatoire astronomique d'Ottawa: nouveaux édifices (sub.), 656 et suiv.
Expositions: (sub.), 768 et suiv.
Chemin de fer de Vancouver au sud de la vallée du Fraser: bill (n° 57), 1re l., 914; 2e l., 1113.
Pénitenciers: pénitencier de la Colombie-Anglaise (sub.), 975 et suiv.
Câble sous-marin entre île de Vancouver et littoral du Pacifique: pose (int.), 1132.
Chilliwack: édifice public, achat (int.), 1132.
Indiens, (sub.): arpentage des réserves, 1207, 1218 et suiv.
Immigration: des Orientaux dans la Colombie-Anglaise, commission royale à ce sujet (int.), 1311, 1318.
Fermes expérimentales: nouveaux bâtiments et améliorations, 1690.
St-Jean (fleuve): quai de marée (sub.), 1733.
Welshpool: quai (sub.), 1740.
Franchise postale (usage abusif de la), 1759.
Postes (service ext.): traitement et allocations (sub.), 1808.
Miner, Bill: observ. sur son évasion, 1918
Journaux libéraux (lettre hebdomadaire aux) (quest.), 2027.
Coupes de bois sur le domaine fédéral en Colombie-Anglaise: mot. pour le dépôt d'un état, 2021.
Contravention à la loi sur les postes: mot. pour le dépôt d'un état, 2032.
Anse-à-l'Ilot: débarcadère (sub.), 2664.
Détail enregistré, importation (int.), 2513.
Chilliwack: nécessité d'un édifice public à cet endroit (observ.), 2223.
Cow-Bay: havre, améliorations (sub.), 2612.
Milice (sub.): appointements, 2433 et suiv.; achat d'armes et de munitions, champs de tir, etc., 2441 et suiv.
Miner, Bill: évasion (int.), 2743.

TAYLOR, J. D.—*Suite.*

Rivière Fraser: débordement (int.), 2735.
Victoria: pavillion des immigrants (sub.), 2203.
Williams-Head: travaux divers aux bâtiments de la quarantaine (sub.), 2206
Commission mixte des pêcheries (sub.), 7309 et suiv.
Pénitencier de la Colombie-Anglaise (sub.), 7381.
Chemins de fer de la Colombie-Anglaise: différend entre le Dominion et la prov., au sujet de la zone des chemins de fer (quest.), 3223.
Cales de radoub: (quest.), 3223.
Hickman, W. A., (quest.), 3229.
Marine et Pêcheries: observ. sur la gestion du département, 4140.
Transcontinental: sous-adjudicataires dans la Colombie-Anglaise, observ., 5248; ouvriers sibériens: quest., 5154, 5248.
Miner, Bill: quest., 5154.
Grand-Tronc-Pacifique, prêt: observ. en comité gén. sur le bill (n° 128) y relatif, 5601; salaires restés impayés, quest., 5154.
Nickell, droits d'exportation: quest., 5919.
Ports et quais de l'Etat: observ. en comité gén. sur le bill (n° 89) y relatif, 6202.
Journée de travail: observ., 6243.
Stations d'expériences (sub.), 6250.
Intercolonial, affaire Gillis: quest., 6394.
Dragage en général (sub.), 6864.
Réglementation des pêcheries: observ., 6823, 6843.
Ports et voies fluviales en Colombie-Angl., travaux généraux (sub.), 6874.
Pêcheries en Colombie-Anglaise: observ., 6823.

TEMPLEMAN, hon. William, *Comox-Atlin.*

Présentation à la Chambre, 1917.
Revenu de l'intérieur: rapport concernant confiscations, dépôt (int. Barr), 2935.
Elections différées (débat sur projet de résolution Burrell), 3013 et suiv.
Service des mines: tourbes et houille (sub.), 7408.
Essayerie de Vancouver (sub.), 7409.
Musée Victoria, spécimens (sub.), 7409.
Engrais de ferme: bill (n° 110), 1re l., 3078; observ. en comité gén., 4684, 5469.
Ashcroft: réseau télégraphique (sub.), 3548.
Médicaments brevetés: application de la loi, rép. à quest. Séguin, 3677.
Mines (départ. des): traitement du personnel (sub.), 3884.
Substances alimentaires pour animaux domestiques: dépôt d'un bill (n° 127), 4154; disc. des articles, 5470; observ. sur la 3e l., 5480; disc. des modifications du Sénat, 7075.
Explorateurs à la baie James: rép. à quest. Ames, 4945.
Revenu intérieur, agents à Belleville et Corbyville: rép. à quest. Porter, 5150.

THOBURN, William, *Lanark-nord.*

Exposition: (sub.), 773.
Lainages (industrie des): observ., 4369, 4425.
Assurance: disc. d'un projet de résolution, 7033.

THORNTON, Charles Jonas, *Durham.*
Poste rurale: observ., 2945.
Stations météorologiques d'Ontario: quest., 3377; de Port-Hope, 4207.
Cobourg, marchés relatifs aux travaux du port: quest., 4210.

TOBIN, William Edmund, *Richmond-et-Wolfe.*
Disraéli: quai (observ.), 2489.

TODD, William F., *Charlotte.*
Discours du trône: adresse en réponse (débat), 16.
Oshawa: édifice public pour expériences de la tourbe (sub.), 1469.

TURCOTTE, G. A., *Nicolet.*
Défense navale: observ., 3744.
Journée de travail: observ., 6222.

TURCOTTE, Joseph Pierre, *comté de Québec.*
Discours du trône: adresse en réponse (débat), 21.
Chemin de fer canadien de l'ouest de Liverpool: disc. en comité gén. du bill (n° 44) y relatif, 1962.
Stations agricoles (création de nouvelles): disc. d'un projet de résol., 2055.
Clarke-City: quai (sub.), 3064; bassins de radoub à Québec et à Montréal (observ.), 3064.
Marine et Pêcheries: observ. sur la gestion du département, 4150.
Lainages, industrie: observ., 4446.
Compagnie Submarine: observ. en comité gén. sur le bill (n° 77) la concernant, 4786.

TURGEON, Onésiphore, *Gloucester.*
Abolition du Sénat: disc. d'un projet de résolution, 1524.
Intercolonial: location des embranchements (débat sur projet de résolution Emmerson), 2332.
Chemin de fer central: observ., 6115.

TURRIFF, John Gillanders, *Assiniboïa.*
Chemin de fer Brandon Transfer: compagnie du: bill (n° 9), 1re l., 166; 2e l., 345; comité et 3e l., 1042.
Chemin de fer du Pacifique-Canadien et du Grand-Tronc-Pacifique: section commune à Fort-William, bill (n° 25), 1re l., 304.
Chemin de fer Grand-Tronc-Pacifique et chemin de fer central du Manitoba: gare commune à Portage-la-Prairie, bill (n° 28), 1re l., 304.
Chemin de fer transcontinental national: embranchement sur le lac Supérieur, bill (n° 30), 1re l., 304; 2e l., 702; 1080.
Ressources nationales: conservation et développement, commission à cette fin (débat sur mot. Borden), 396.
Service civil: commission, appointements (sub.), 416 et suiv.; augmentations (débat sur projet de résol. Fisher), 428 et suiv.
Indiens (sub.): soins et médicaments, 1054.
Chemins de fer: bill (n° 65) pour modifier loi de façon à obliger compagnies ayant obtenu chartes, à construire chemin, 1re l., 1305.
Emission de nouvelles actions du Pacifique-Canadien: observations, 1410.

TURRIFF, J. G.—*Suite.*
Personnel administratif: (quest.), 1646.
Lachine, travaux au quai et aux bassins du canal (sub.), 1654.
Franchise postale (usage abusif de la): observations, 1762.
Argent américain, exportation: quest., 7113.
Immigration, traitement des agents (sub.), 7337.
Chemin de fer Toronto, Niagara and Western (compagnie du): bill (n° 42), en comité, 2179.
Chemin de fer Winnipeg and Northwestern: bill (n° 29), en comité, 2260.
Chemin de fer du nord d'Athabaska: dépôt d'un bill (n° 84) y relatif, 1917.
Chemins de fer: observ. sur le tarif à 2 cts. pour les voyageurs, 3089.
Intercolonial: réclamations (sub.), 3096.
Cie d'assurance Canada-Life: disc. en comité gén. sur le bill (n° 56) la concernant, 3179 et suiv.; observ. sur mot de renvoi au comité des ordres permanents, 5726 et suiv.; observ. en comité gén., 6352.
Chemin de fer du Pacifique-Canadien: disc. en comité général du bill n° 79, 3215, 3334.
Grand-Tronc-Pacifique: observ. sur un prêt de l'Etat, 3853 et suiv.
Cie d'ass. contre l'incendie British Colonial: dépôt d'un bill (n° 114), 3861; 2e l., 4064.
Coltman, Annie Louisa: dépôt d'un bill (n° 116) tendant à faire droit, 3861; 2e l., 4064.
Blachall, Victor Eccles: dépôt d'un bill (n° 115) tendant à lui faire droit, 3861; 2e l., 4064.
Chemin de fer Manitoba and Northwestern: observ. en comité gén. sur le bill (n° 81) y relatif, 4171; disc. des modifications du Sénat, 6380.
Chemin de fer Superior and Western Ontario: observ. en comité gén. sur le bill (n° 78) y relatif, 4191.
Chemin de fer Manitoba and Northwestern: disc. des modifications du Sénat au bill (n° 81) y relatif, 6380.
Service civil: observ. en comité gén. sur le bill (n° 187) relatif à l'augmentation générale de $150, 6661.
Australie, relations commerciales avec le Canada: observations, 6791.

VERVILLE, Alphonse, *Maisonneuve.*
Immigration: primes (quest.), 3918.
Budget, discussion générale, 5007.
Journée de travail: bill (n° 22), 1re l., 251; retrait du bill, 5249; observ., 6209.

WALLACE, Thomas George, *York-centre.*
Markham: édifice public (sub.), 1464.
Frais de l'administration des postes à Newmarket et Aurora (quest.), 1648.
Canal de Trent (sub.), 1682; 1991.
Newmarket: dépenses pour le canal (quest.), 2021; disc. d'une interp., 3288; section entre le lac Wilcox et Newmarket: quest., 5421.
Sud-Africain: fonds patriotique, qu'en fait on? (int.), 2279.
Porcelaines, droits: quest., 4883.
Budget: discussion gén., 5828.
Produits maraîchers: quest., 5358.
Concession Mackie: quest., 6723.
Markham, édifice public: quest., 6723.
Réserve des Gens du Sang: quest., 7118.

WARBURTON, Alexander B., *Queen (I.P.-E.)*.
Travaux publics: réception et ouverture des soumissions (débat sur mot. Reid) 228 et suiv.
Service civil: commission, appointements (sub.), 748 et suiv.
Equipages des bateaux brise-glace de l'Etat: disc. d'une mot. y relative, 1553.
Chemin de fer de l'île du Prince-Edouard: embranchement d'Harmony à Elmira (sub.), 3128.
Defense navale: observ., 3737.
Service de navigation à l'île du Prince Edouard: retrait d'une motion pour dépôt de doc., 4262.
Budget: discussion gén., 5179.
Prince-Edouard (île du), communications avec la terre ferme: observations, 6768.

WHITE, Gerald Verner, *Renfrew-nord*.
Postes (service ext.): traitements et allocations (sub.), 1798.
Milice (sub.): achat d'armes, de munitions, champs de tir, etc., 2441; entretien des propriétés militaires, 2447.
Ports, rivières et ponts : améliorations (sub.), 3496.
Petewawa, camp d'instruction: quest., 5924.

WHITE, William Henry, *Victoria (Alta.)*.
Elections différées (débat sur projet de résolution Burrell), 3033.

WILSON, Uriah, *Lennox-et-Addington*.
Agents d'immigration (paiements aux) (quest.), 1484.
Immigration: impressions et annonces (int.), 2515.
Rivière Napanee: dragage (observ.), 2210.
"Annuaire Statistique" (sub.), 3369 et suiv.
Immigration, traitement des agents (sub.), 7337; agences nationales et étrangères (sub.), 7367.

WILSON, Charles Avila, *Laval*.
Service civil: commission, appointements (sub.), 419.
Canal de Lachine: quai et bassins (sub.), 835 et suiv.
Dragage de la rivière Jésus: (int.), 1128.
Quai entre Pointe-aux-Trembles et Longue Pointe, construction (int.), 1127.
Pénitencier de Saint-Vincent de-Paul (quest.), 1496.
Pointe-aux-Trembles (quai) (quest.), 1645.
Cobalt (lac): véto sur une loi d'Ontario y relative, disc. sur mot. Clarke pour dépôt de doc., 1842.
Budget: disc. générale, 5042.

WORTHINGTON, Arthur Norreys, *Sherbrooke*.
Milice: service annuel, camps militaires dans les Cantons de l'Est (int.), 361, 362.
Fusil Ross: emploi à Bisley. baïonnette de ce fusil (int.), 362, 363; comité y relatif, rapport (int.), 497; en vertu de quelle autorisation le fusil Ross a-t-il été accepté et adopté? (int.), 1131; correspondance échangée au sujet du fusil Ross (mot. pour doc.), 1255.
Service civil: commission, appointements (sub.), 752 et suiv.
Costello, Thomas: emploi (int.), 1241.
Fusils: importation de fusils suisses et autres (int.), 2516.
Guerre sud-africaine: concession de terre aux vétérans (débat sur observ. Lennox), 2357 et suiv.
Milice: ministère (sub.): appointements (observ. sur la milice en général), 2419 et suiv.; 2458 et suiv.
Brewster, M.: quest., 3684.
Camps d'instruction dans la province de Québec: quest.: 5927.
Bisley, usage du fusil Ross: quest., 5928.
Sherbrooke, formation d'un régiment: quest., 5928; salle d'armes: quest., 5929.
Cantons de l'Est, camp de cavalerie: quest., 5930.

WRIGHT, William, *Muskoka*.
Recensement et statistiques: (sub.), 738.
Elections: paiement des employés (int.), 1126.
Indiens (sub.): arpentage des réserves, 1215; inspecteur et évaluateur de bois, 1223; frais de voyages et d'écritures pour les inspecteurs, 1224 et suiv.
Canal de la Trent (sub.), 1668, 1999.
Canal Welland (sub.), 2144.
Chemins de fer: mise à part de $200,000 par année pour traverses à niveau, projet de résol. Graham), débat, 2527.
Chemin de fer Winnipeg and Northwestern: bill (n° 29), en comité, 2261.
Tiffin: port, améliorations (sub.), 2233.
Victoria: port, améliorations (sub.), 2235.
Toronto: améliorations au port (sub.), 3155.
Newmarket (canal de): disc. d'une int., 3304.
Rivière Espagnole: travaux d'améliorations (sub.), 3523.
Iles de la baie Georgienne (quest.), 4213.
Ports et quais de l'Etat: observ. en comité gén. sur le bill (n° 89) y relatif, 4655.
Engrais agricoles: observ. en comité gén. sur le bill (n° 110) y relatif, 4691 et suiv.
Compagnie Submarine: observ. en comité gén. sur le bill (n° 77) la concernant, 4782.
Ottawa, édifices projetés rue Sussex: quest., 4885.
Budget: discussion gén., 5267.
Ressources naturelles: disc. d'un projet de résolution, 6693.

INDEX

2me PARTIE - - SUJETS

ABOLITION du Sénat: disc. d'un projet de résolution déposé par M. Lancaster, 1501 et suiv.

Accise: appointements, (sub.) 460.

Acier: compagnie d'aciéries d'Algoma; fabrication de rails, (int. Boyce) 354; importation d'acier, (mot. Boyce pour doc.) 374.

Administrations centrales (personnel) (quest. Foster), 1826.

Affaires extérieures: dépôt d'un proj. de résol. créant un dépt. des, 1917; disc. en comité général, 2089; dépôt d'un projet de loi (n° 96) 1re l., 2121; 2e l., 4711; 3e l., 4711.

Affaires indiennes: rapport, (dépôt) 15, industrie agricole au Canada, (int. Lennox) 157; appointements et dépenses casuelles, (sub.) 1024, 1029.

Agents d'immigration (paiements aux) (quest. Wilson, Uriah) 1484.

Agents d'immigration en France (quest. Lemieux), 1493.

Agriculture: ministère, rapport, (dépôt) 13; nombre de cultivateurs au Canada; argent placé dans les exploitations agricoles; valeur des produits de chaque année, (int. Lennox) 157; appointements, (sub.) 677; personnel du service extérieur à Ottawa, (int. Foster) 818, augmentations d'appointements, (int. Foster) 1116; dépenses, de 1900 à 1908, (int. Edwards) 1129; documents imprimés et distribués au public par ordre du ministère, (mot. Sinclair pour doc.) 1257; employés s'occupant des seules questions agricoles (quest. Armstrong), 2516; nouveaux commis (sub.), 7324; arts, agriculture et statistique (sub.), 7325, 7326.

Alberta et Saskatchewan: allocation annuelle, cessation (int. Herron), 2736.

Alcool méthylique: fourni aux fabricants, (sub.) 474; achat d'., (quest. Miller) 1475.

Aliments: falsification, bill (n° 100) pour modifier la loi y relative, 1re l., 2341.

American Barlock Company: bill (n° 123) déposé par M. Macdonell, 4265; 2e l., 4396; 3e l., 5707.

Anciens de la région canadienne de la province septentrionale de l'Eglise morave en Amérique: bill (n° 167) (BB) à l'effet de constituer en corporation le bureau des, 1re l., 5908; 2e l., 6387; 3e l., 6951.

Animaux: maladies contagieuses, bill (n° 18) pour modifier la loi y relative, 1re l., 251 2e l., 790; comité, 791; 3e l., 812; animaux tués par les chemins de fer, (int. Sharpe) 717; dépenses pour protection de la santé des animaux (quest. Perley) 866.

Annapolis: port, brise-glace (sub.), 2470.

Annuaire Statistique (subs.), 3369; 738, 765

Anse-aux-Ecossais: brise-lames (sub.), 3420.

Anse-à-la-Barbe: brise-lames (sub.), 2655.

Anse-à-Beaufils: quai, brise-lames (sub.), 2655.

Anse-au-Breton: brise-lames (sub.), 2595.

Anse-à-l'Ilot: débarcadère (sub.), 2656.

Anse-aux-Portugais: brise-lames (sub.), 2648; brise-lames (sub.), 3120.

Aphtes contagieuses: introduction des Etats-Unis en Canada, (mot. Sharpe) pour doc.) 549.

Appareils de ventilation et de sauvetage de la nouvelle aile de la Chambre des communes. (observ.) 7114.

Arbitrages et sentences arbitrales (sub.), 2168.

Archives: (sub.) 725 et suiv.

Argent américain, exportation (observ.), 7113.

Arisaig: réfection du quai et du brise-lames (sub.), 3419.

Armée du salut du Canada: dépôt du bill (n° 142) constituant en corporation le conseil d'administration de l', 4650; 2e l., 4788; disc. en com. gén., 6373; 3e l., 6375.

"Armorial Explosives (1908), Limited", brevets, bill (n° 93), 2726, 2880.

Armes offensives (port d'): dépôt, par M. Lewis, d'un projet de loi (n° 83) y relatif, 1816.

Arpentage: sur la Saskatchewan du Nord, int. McCarthy) 916; exécuté par M. Vaughan (mot. Bradbury pour doc.) 2247.

Ashcroft: réseau télégraphique (sub.), 3541.

Association médicale canadienne: dépôt, par M. Roche, d'un bill (n° 134) la concernant, 4153; 2e l., 4684; discuss. en com. gén., 5094; 3e l., 5146.

Assurances: commission des, témoignages pas inclus dans le rapport imprimé de l'enquête. Pourquoi? (int. Macdonell) 254; projet de loi concernant les assurances, en sera-t-il présenté un? (int. Perley) 1023, 1077; représentations, etc., adressées au comité des banques et du commerce, pendant la session de 1907-1908, au sujet du bill (n° 42), dépôt (mot. Miller), 2630; assurances, bill (n° 97) y relatif, 1re l., 2239; 2e l., 2708; disc. en com. gén., 7016; 7122; 3e l., 7156.

Attentats et voies de fait (proj. de loi n° 88 dép. par M. Lewis), 1re l., 2081.

Auditeur général: rapport, (dépôt) 13; (int. Borden) 922, 1319; dépôt, par M. Fielding, de la partie O du rapport annuel, 1472; bureau, appointements (sub.), 403 et suiv.; dépôt par M. Paterson, 2e vol. du rapp. annuel, 1558.

Australie, relations commerciales avec, observ., 6791.

Aviation: essais au Canada (int. Hughes), 2517.

Avoine de semences pour la Saskatchewan et l'Alberta (quest. W. Sharpe), 1499; (mot. W. Sharpe pour dépôt de documents), 1836.

Avonport: jetée, réparations (sub.), 2593.

Aylwin, Francis Percival: demande d'une certaine étendue de terrain dans l'Alberta, pour fins d'irrigation, (mot. Magrath pour doc.) 1255.

Aylen, J., a-t-il été employé en qualité d'ingénieur du Transcontinental? (quest. Lennox) 5358.
Aylesworth, George Anson: emploi, (int. Taylor) 260.

BACON: amélioration, (int. Beattie) 360.
Baie Saint-Laurent: port (sub.), 2594.
Baie de la Faim: barrage (int. Robb), 368.
Bail Mackie sur la rivière au Lait (quest. Wallace), 6723.
Bailey's-Brook: améliorations au port (sub.), 3419.
Banff: conduites et distribution d'eau, et égouts, (sub.) 1236.
Banfield Creek: bateau de sauvetage (quest. Barnard), 1831.
Banques: dans quelles banques le gouvernement fait-il ses dépôts? (int. Macdonald) 257; loi des, (quest. Macdonell), 1833.
Banque de Montréal: commission à elle versée relativement au paiement de l'intérêt et au fonds d'amortissement, (explication par sir Wilfrid Laurier) 421.
Banques: chartées, balances en leur possession, impayées pendant plus de cinq ans (mot. Sharpe), 2740.
Banque Centrale du Canada: liquidation (int. Donnelly) 2273.
Banque de Vancouver: bill (n° 52), 1re l., 778; 2e l., 1042; en comité, 2268; 3e l., 2269.
Banque Anglo-Canadienne et Continentale: dépôt d'un bill (n° 118) par M. Talbot, 3916; 2e l., 4064; 3e l., 4788.
Banque de Winnipeg: dépôt par M. Guthrie, d'un bill (n° 158) y relatif, 5246; 2e l., 5766; 3e l., 951.
Barriefield: camp de, (quest. de privilège par M. J. W. Edwards), 5906.
Bassins de radoub: nouvelles subventions pour en encourager la construction, (int. Lennox) 258, 505.
Bathurst: percepteur de la douane à (quest. Crocket), 5422.
Bâtiments de la quarantaine: travaux divers (sub.), 1713.
Batiscan: creusage du chenal à l'embouchure de la rivière (sub.), 3460.
Beaver-Harbour: quai (sub.), 1715.
Bebbington, Thomas: révocation de son certificat de pilote (mot. Barnard pour dépôt de doc.) 4214.
Bell, Charles F.: destitution (int. Foster), 2454.
Belleville: salle d'exercices, construction, (int. Porter) 709, 862; salle d'armes, (sub.) 1431.
Bérubé, Abbé E. P.; emploi de l' (quest. Paquet), 4208.
Bestiaux dans les stations d'expérience (mot. Staples pour dépôt de doc.), 1500.
Bétail: sur les fermes de l'Etat, (int. Staples) 574; enregistré, importation (int. Taylor), 2513; bétail Holstein, pas de spécimen de cette race à la ferme expérimentale, pourquoi? (int. Armstrong), 2916; développement de l'industrie (sub.), 6143.
Bibliothèque du Parlement: rapport des bibliothécaires, (dépôt) 13.
Bills d'intérêt privé: taxe sur les, (observ. par M. Guthrie), 5245; remboursement de la taxe (dépôt d'une mot. par M. Ethier), 6185.
Birdsal's-Landing: quai, coût, (int. Sexsmith) 871.
Bisley: usage du fusil Ross (quest. Worthington), 5928.
Blackhall, Victor Eccles: dépôt d'un bill (n° 115) par M. Turriff, tendant à lui faire droit, 3861; 2e l., 4064; 3e l., 4788.
Blé de semence pour la Sask. et l'Alberta (quest. W. Sharpe), 1499; (mot. W. Sharpe pour dépôt de documents), 1835.
Boat-Harbour: port, travaux (int. Rhodes), 2450, 2982.
Bois: réglementation des coupes, (int. Lalor), 361; papier, pâte de bois, bois en grume et bois scié, projet d'abolir les droits entre Etats-Unis et Canada, sur ces articles (int. Borden), 2518; bois créosoté, pour travaux dans Provinces maritimes (sub.) 2654; permis de coupe émis en faveur de T. A. Burrows (int. Campbell), 2740.
Bonaventure: comté de (mot. Lennox pour doc.), 2341.
Bouctouche: chenal à travers la grève (sub.), 1716.
Bowden, Annie: dépôt, par M. Sproule, du bill (n° 194) pour faire droit à, 7257; 2e l., 7258; 3e l., 7327.
Brevets: section des, (sub.) 733; bill (n° 93) concernant certains brevets, 1ère l., 2238.
Brevet appartenant à M. Th. L. Smith: dépôt, par M. Bickerdike, d'un projet de loi (n° 71) y relatif, 1392; 2e l., 1599; 3e l., 3122.
Brewster, M. (quest. Worthington), 3684.
Bridgewater: édifice public (sub.), 1354.
Brophy: receveur de la poste, (int. Maddin) 1251.
Brunet, A., directeur du Transcontinental: rémunération (sub.) 2155.
Budget: état complétant énoncé sur page 15 du discours sur le budget, de 1898, (mot. Ames pour doc.) 181; discussion générale, 4789; 4840, 4889, 4953, 5055, 5100, 5157, 5249, 5288.
Buell, M. (quest. S. Sharpe), 3438.
Bureau de la commission de conservation (sub.), 7410.
Burlington: jetée du canal, reconstruction, (sub.), 3140.
Buttes-à-la-Lime: agence indienne (question Campbell), 3219.

CABLE sous-marin entre île de Vancouver et littoral du Pacifique: pose, (int. Taylor) 1132.
Cabotage: commerce du (quest. Stanfield) 3227; en Canada, (quest. Stanfield) 5918.
Caisses d'épargne du gouvt.: montant des dépôts et prêts faits à ces caisses, et portant intérêt à 3 p. 100, (int. Sharpe) 716, 1126.
Caisses d'épargnes (intérêt sur les dépôts dans les) (quest. Chisholm) 1474; (quest. Sharpe S.) 1824; (quest. S. Sharpe) 5153; intérêt sur les dépôts (quest. Macdonell), 5152.
Caisse de prévoyance des employés du réseau de l'Etat: dépôt, par M. Graham, d'un bill (n° 164) y relatif, 5517; 2e l., 7072; disc. en com. gén., 7072; 3e l., 7073.
Campbell, Bush: emploi, (int. Sharpe) 1125.
Campbellton: quai en eau profonde (sub.), 1718.
Camps d'instruction dans la province de Québec (quest. Worthington) 5927.
Canada: bilan de son actif, au 31 déc. 1908, (mot. Ames pour doc.) 180; argent disponible déposé au crédit du Canada, le dernier jour de chaque mois, du 1er avril 1907 au 31

déc. 1908, (mot. Ames pour doc.) 180; paiements susceptibles d'être exigés de l'Etat, au 1er janvier 1909, (mot. Ames pour doc.) 180.
"Canada Posten" subvention au, (mot. Bradbury pour dépôt de doc.) 4214.
Canadian Patriotic Fund: dépôt, par sir Frederick Borden, d'un bill (n° 175) y relatif, 6180; 2e l., 7071; 3e l., 7071.
Canal de la baie Georgienne: rapport au sujet du tracé, (dépôt) 15.
Canal de Cornwall (sub.): pour réparer l'affouillement, 2141; pour réparer levée nord entre écluses 18 et 19, 2141.
Canal des Galops (sub.): superstructure en béton et ponts pour jetées, à l'entrée d'amont, 2141.
Canal Rideau (sub.): réfection de ponts, 2142.
Canal de la rivière Holland: construction (int. Sharpe), 2275; évaluation des terres pour droits de passage (int. Lennox), 2739.
Canal de la Trent (sub.): améliorations, 2142; construction, 2189; passes migratoires, nécessité d'en établir (observ. Porter), 2827.
Canal de la Trent: prolongement, étude et rapport à ce sujet, (int. Currie) 500.
Canal Welland (sub.): renouvellement des jetées d'entrée à Port-Maitland, 2142; grosses réparations, 2146; pour renouveler fondations de l'écluse Junction, 2148; nouvel appareil en acier pour lever portes, 2164; pour renouveler trois ponts de fossés d'irrigation, 2164; coût du canal Welland (int. McCall), 2276; ouvriers y employés, (int. Lancaster) 497; (int. Lalor) 860.
Canal de Carillon et Grenville: service, maintien et réparations (mot. Perley pour dépôt de documents), 1835; réparations à la brèche du barrage de Carillon (sub.), 2141; pour macadamiser chemin public le long du vieux canal, 2141; écluse de Sainte-Anne, réfection des vieux ponts de bois sur éboulements du chemin, 2141.
Canal de Lachine: quai et bassins, (sub.), 829.
Canal de Soulanges: employés, (int. Boyer) 915; (quest. Lortie) 1483.
Canal entre lac Simcoe et Newmarket: plans, travaux, coût, (mot. Foster pour doc.) 1179.
Canaux de Carillon et de Grenville: (quest. Perley), 1474.
Canaux de Québec: travaux (sub.), 2016.
Canaux (sub.): arpentages et inspection, 2169; frais judiciaires, 2169; réparations au canaux, et appointements des employés, 2186.
Cantons de l'Est: camp de cavalerie (quest. Worthington), 5930.
Cap-Breton-sud: élections (quest. Maddin), 5921.
Cap Saint-Ignace: quai (sub.) 2665; réservoir d'eau à la gare de l'Intercolonial (mot. C. Roy pour dépôt de doc.), 4214; travaux de la gare (mot. Roy pour dépôt de doc.) 4214.
Cap Tourmentin: brise-lames (sub.), 1718.
Cape-Bald: brise-lames (sub.), 1718.
Caribou: service du courrier (quest. Burrell), 1832.
Carillon: forces hydrauliques au rapide de (quest. Boyer), 1645.
Carson, George (quest. G. Taylor), 4946.
Carter, Edward S., employé sessionnel (quest. Daniel), 5356.
Caribou, N.-E., jetée, construction (int. Crosby), 2274.
Carleton, comté: M. R. L. Borden déclare remettre son mandat, 98; émission d'un nouveau bref d'élection, (M. l'Orateur) 166.
Cartes du Dominion et du Nord-Ouest: frais d'impression (sub.), 3665.
Catholic Church Extension Society of Canada: dépôt, par M. Gauvreau, d'un bill (n° 176) la concernant, 6388; 2e l., 6557; 3e l., 6952.
Causes: portées devant la commission des chemins de fer, dépenses y relatives (sub.), 2198.
Chambly: canal, améliorations du port de Saint-Jean (sub.), 1660.
Chambre des communes: priorité des mesures ministérielles, les mercredis (mot. Laurier), 2129; ascenseurs ne fonctionnant qu'à neuf heures du matin, devraient fonctionner dès sept heures (observ. Taylor), 2469; aile neuve aux édifices, dimensions, coût, etc., (int. Foster 146, 177; pièces réservées aux députés, nombre, dimensions, les noms des occupants, etc., (int. Taylor) 185; comité du restaurant, institution, (mot. Pugsley) 303; sénateurs membres de ce comité, message du Sénat, (M. l'Orateur) 398; 2e rapport de ce comité, (mot. Pugsley pour adop.) 422; distribution des locaux de la Chambre, (int. Taylor) 492; commis et messagers nommés depuis 1880, (mot. Paquet pour doc.) 548; séances du matin, 5423; classement des fonctionnaires, 6398; modification du règlement, 6427; frais d'administration (sub.), 7107; toiture de l'aile neuve (quest. Lennox), 7420.
Champ de tir de Richmond (quest. G. Taylor) 1823.
Charbon: extrait de l'Alberta, droits (int. Herron), 2736.
Charcuterie: importation des Etats-Unis *viâ* Kingston, (int. Edwards) 1241.
Charlottetown: trottoir du bureau de poste (quest. G. Taylor), 4460.
Chemins de fer et Canaux (départ. des): appointements (sub.), 488; rapport du ministère, dépôt (int. Emmerson), 1319; dépôt par M. Graham, du rapport annuel, 1392; (quest. Monk), 4212.
Chemins de fer: bill (n° 2) pour modifier loi concernant billets de voyageurs, (M. Reid), 1re l., 95; 2e l., 579.
Bill (n° 3) concernant passages à niveau, (M. Bickerdike) 1re l., 95; 2e l., 583.
Bill (n° 6) pour protéger vie des citoyens, aux passages à niveau, (M. Lancaster) 1re l., 97; 2e l., 393; comité, 549; 3e l., 923.
Bill (n° 7), relatif à incendies causés par locomotives, (M. Clarke), 1re l., 97; 2e l., 393.
Accidents survenus aux passages à niveau antérieurement au 31 mars 1908, (mot. Lennox pour doc.) 165; chemins de fer intercolonial, de Windsor et de l'I.P.-E., (mot. Ames pour doc. concernant certains item paraissant dans les comptes publics) 180.
Bill (n° 20), dommages, procédures, 1re l., 253; 2e l. et comité, 812-813; comité et 3e l., 822.
Bill (n° 21) pour placer chutes d'eau sous la haute main du gouvt, quant au prix que doit payer le public, aux concessionnaires de l'Etat, 1re l., 253; 2e l. et comité, 1179; 3e l., 1184.

Passages à niveau: accidents, décision du conseil privé, le Gouvt proposera-t-il une loi à ce sujet? (int. Edwards) 263; débat, 263 et suiv.; commission des chemins de fer: dépôt de son rapport, (l'hon. M. Graham) 303; lettre de M. Graham au président de la commission des chemins de fer au sujet des passages à niveau, (int. Lennox) 305, 578; bill (n° 32) pour faciliter construction des chemins de fer, 1re l., 343; 2e l., 923; nombre de demandes adressées à la commission, (mot. Foster pour doc.) 372; bill (n° 39) pour modifier la loi des chemins de fer, de façon à accorder de nouveaux pouvoirs à la commission des chemins de fer, 1re l., 491.

Voitures en acier sur chemins de fer, (int. Sproule) 508; passages à niveau, nombre d'accidents arrivés, (int. Lennox) 577; chemins de fer canadiens: (observ. Maclean), débat, 660 et suiv.; chemins de fer, dans l'Alberta, subventions, (int. McCarthy) 712; bill (n° 54) pour modifier la loi des chemins de fer, articles 252, 253 et 254, 1re l., 858; défense aux compagnies d'enlever pendant l'hiver les madriers placés aux croisements des voies ferrées avec la voie publique, (int. Schaffner) 1077; milles construits, de 1888 à 1908, (int. Middlebro) 1135; passages à niveau, accidents, article du "Citizen", (observ. Lennox) 1178; la commission des chemins de fer et les connaissements, (int. Robb) 1244; capital des compagnies de chemins de fer, et leurs tarifs, (int. Borden) 1252; chartes accordées depuis 1900, (mot. Magrath pour doc.) 1256; passages à niveau, accidents, débat sur projet de résolution Lennox, 1257 et suiv.; bill (n° 65) pour modifier la loi des chemins de fer, de façon à obliger compagnies ayant obtenu chartes, à construire chemins, 1re l., 1305; construction d'un chemin de fer dans le comté de King, I.P.-E., (int. Fraser) 1312; chemins de fer (sub.): arpentages et inspection, 2169; frais judiciaires, 2169; bill (n° 99) pour modifier la loi des chemins de fer, 1re l., 2238; mise à part de $200,000 par année pendant cinq ans, pour traverses à niveau (projet de résolution Graham), 2454, 2518, (débat), 2547; bill (n° 106), à ce sujet, 1re l., 2566; disc. générale, 6494; 2e l., 6508, 6605, au scrutin, 6621; 3e l., 6625; adoption d'un amendement du Sénat, 7414; observ. sur le tarif à 2 cents pour les voyageurs, 3080; dépôt, par M. R Smith, d'un projet de loi (n° 72) pour la modifier, 1392; dépôt, par M. Currie, d'un bill (n° 172) modifiant la loi y relative, 5910.

Chemins de fer de l'Etat: nombre d'employés en 1908, leurs appointements, (int. Borden) 1237; recettes et dépenses des, (quest. Ames) 1495; longueur des voies ferrées en Saskatchewan (quest. Lake), 3676; dépôt d'un bill (n° 111) par M. E. N. Lewis, relatif à l'hygiène des voyageurs, 3555; expropriation de terrains (quest. D. D. Mackenzie), 5053; de la Colombie-Anglaise: différend entre le Dominion et la province au sujet de la zone des (quest. J. D. Taylor), 3217.

Chemin de fer de la baie d'Hudson: explorations faites en vue de le construire, (mot Meighen pour doc.) 722, 1113.

Chemin de fer de la baie Crawford à Sainte-Marie: bill (n° 46) pour en changer le nom, 1re l., 777; 2e l., 1042.

Chemin de fer de Guelph à Goderich: bill (n° 47), 1re l., 777; 2e l., 2042; comité et 3e l., 2182.

Chemin de fer terminal de Montréal : bill (n° 48), 1re l., 777; 2e l., 1442; disc. en comité général, 6955; 3e l., 6957.

Chemin de fer du Nord et de l'Ouest d'Ottawa: bill n° 49), 1re l., 777; 2e l., 1042.

Chemin de fer international de Rimouski: bill (n° 50), 1re l., 778; 2e l., 1442.

Chemin de fer de Walkerton à Lucknow: bill (n° 53), 1re l., 778; 2e l., 1042; comité et 3e l., 2182.

Chemin de fer de Vancouver à Westminster et au Yukon: bill (n° 58), 1re l., 914; 2e l., 1113; en comité, 2269; 3e l., 2269.

Chemin de fer du Pacifique-Canadien : nouvelles actions, (observ. W. F. Maclean), débat, 438 et suiv., 823 et suiv., (int. Maclean) 930.

Chemin de fer Salisbury-Harvey: compagnie du, bill (n° 35), institution civile, 1re l., 491; 2e l., 817; disc. en comité général, 1439; 3e l., 1598.

Chemin de fer central du Pacifique-Sud: bill (n° 36), 1re l., 491; 2e l., 820; comité et 3e l., 2182.

Chemin de fer Canadian-Quebec: compagnie du, bill (n° 38), 1re l., 491; 2e l., 822, observ. sur les modifications du Sénat, 4838, 4894; adoption des modifications du Sénat, 5765.

Chemin de fer Canadian Liverpool and Western: compagnie du, bill (n° 44), 1re l., 660; 2e l., 1042; disc. en comité gén., 1783, 1962; en comité, 2172; 3e l., 2248.

Chemin de fer Tilsonburg-Lac Erié-Pacifique: compagnie du, bill (n°41), 1re l., 660; 2e l., 1042.

Chemin de fer Toronto-Niagara et Western: compagnie du, bill (n° 42), 1re l., 660; 2e l., 1042; en comité, 2177; 3e l., 2197.

Chemin de fer central d'Alberta: compagnie du, bill (n° 23), 1re l., 303; 2e l., 462.

Chemin de fer d'Edmonton au lac des Esclaves; compagnie du, bill (n° 24), 1re l., 304; 2e l., 462; disc. en comité gén. et 3e l., 1438.

Chemin de fer du Pacifique-Canadien et du Grand-Tronc-Pacifique, section commune à Fort-William; bill (n° 25), 1re l., 304; 2e l., 462.

Chemin de fer central de Kootenay: compagnie du, bill (n° 26), 1re l., 304; 2e l., 462.

Chemin de fer du Grand-Tronc-Pacifique et chemin de fer central du Manitoba, gare commune à Portage-La-Prairie; bill (n° 28), 1re l., 304; 2e l., 462.

Chemin de fer Winnipeg and Northwestern, compagnie du: bill (n° 29), 1re l., 304; 2e l., 463; en comité, 2181; 3e l., 2248.

Chemin de fer de la baie d'Hudson au Pacifique: compagnie du, bill (n° 43), 1re l., 660; 2e l., 1042; en comité, 2182; 3e l., 2182.

Chemin de fer du lac Saint-Jean: subvention, (int. Paquet) 714.

Chemin du Sud de Collingwood, compagnie du, institution civile, bill (n° 12), (M. Pardee), 1re l., 166; 2e l., 345; comité et 3e l., 1042.

Chemin de fer Grand-Tronc, compagnie du: bill (n° 13) y relatif, (M. Pardee), 1re l., 166; 2e l., 345; dette envers le Canada, et intérêt sur icelle (int. Taylor). 2920.

Chemin de fer Huron et Ontario, compagnie du, bill (n° 14) y relatif, (M. Pardee), 166; 2e l., 345; comité et 3e l., 1042.

Chemin de fer canadien de l'Ouest, compagnie du, institution civile: bill (n° 11), (M. McCraney), 1re l., 166; 2e l., 345; comité et 3e l., 1039-1042.
Chemin de fer de l'île du Prince-Edouard: recettes et dépenses en 1908, (int. Foster) 168.
Chemin de fer de Madoc à Eldorado: remise en exploitation (int. Northrup) 256.
Chemin de fer de Vancouver au sud de la vallée du Fraser: bill (n° 57), 1re l., 914; 2e l., 1113.
Chemin de fer Burrard, Westminster Boundary: bill (n° 61), 1re l., 1178; 2e l., 1443.
Chemin de fer de Prince-Albert à la baie d'Hudson: bill (n° 62), institution civile, 1re l., 1178; 2e l., 1443; comité, 2673, 2724; 3e l., 2725.
Chemin de fer de Victoria au détroit de Barkley; bill (n° 59), 1re l., 914; 2e l., 1442.
Chemin de fer Arnprior-Pontiac, compagnie du: bill (n° 87), 1re l., 2081; 2e l., 2290; 3e l., 5093.
Chemin de fer Arthabaska-nord, compagnie du: bill (n° 84), 1re l., 1917; 2e l., 2269; 3e l., 4205.
Chemin de fer Canada-est: prix payé par le gouvernement (int. Ames), 2270, 2726.
Chemin de fer canadien du Nord d'Ontario, compagnie du: bill (n° 75), 1re l., 1563; 2e l., 2269; 3e l., 4206.
Chemin de fer Cobalt Range, compagnie du: bill (n° 86), 1re l., 1917; 2e l., 2270; 3e l., 4064.
Chemin de fer de Kootenay à Arrowhead, compagnie du: bill (n° 81), 1re l., 1742; 2e l., 2269; renvoi 3673; 3e l., 3811.
Chemin de fer du Manitoba au Nord-Ouest, compagnie du: bill (n° 81); 1re l., 1742; 2e l., 2269; observ. en comité gén. 4161; 3e l., 4205; adoption des amendements du Sénat, 6378.
Chemin de fer transcontinental national: emplacements vendus le long de la ligne pour gares, etc., (int. Foster) 149; classification excessive, mesures prises pour décider questions pendantes à ce sujet, (int. Lennox) 186; nombre total d'employés, (int. Sifton) 261; commission, dépôt de son rapport, (l'hon. M. Graham) 303; embranchement sur le lac Supérieur, subvention du gouvernement d'Ontario, bill (n° 30), 1re l., 304; 2e l., 702, 1080; vacances causée dans la commission des chemins de fer par le décès de M. Greenway, quand sera-t-elle remplie? (int. Staples) 557; sommes empruntées pour construction de la division de l'Est, (int. Ames) 715; construction d'un embranchement sur Montréal, (int. Gervais) 861; renvoi d'ingénieurs, (int. Gordon) 862; adjudication d'entreprises, (int. Ames) 865; employés de la commission construction, (mot. Gervais pour doc.) 871; mémoire concernant le coût de ce chemin, (int. Ames) 1114; terminus à Winnipeg, (int. Haggart) 1129; embranchement sur Orillia, (int. Ames) 1137; achat de terrains pour tête de ligne à Winnipeg, (mot. Bradbury pour doc.) 1140; sommes payées pour la construction des chemins, (int. Borden) 1246-1247; partie construite du chemin, (int. Borden) 1240; inspection (sub.), 2178; nombre d'employés (mot. Foster pour doc.), 2267; immeubles vendus sur le parcours de ce chemin, pour gares terminales (mot. Foster pour doc.), 2267; le Gouv. va-t-il déposer un projet de loi concernant ce chemin? (int. Borden), 2343; difficultés avec la commission du Transcontinental (int. Lennox), 2477; prix de la section de Moncton à Winnipeg (int. Oewn), 2518; obligations, division du produit des (int. Foster), 2736; prêt de $10,000,000 à la compagnie, projet de (résol. Fielding), 2825; (int. Borden), 2332.
Chemin de fer London and Northwestern, compagnie du: institution civile, bill (n° 102), 1re l., 2449; 2e l., 2725; discus. en com. gén. 4062; 3e l., 4205.
Chemin de fer du Pacifique-Canadien: bill (n° 79), 1re l., 1742; 2e l., 2269; disc. en com. gén. 3329; 3e l., 3342.
Chemin de fer du sud de la Colombie-Anglaise, compagnie du: bill (n° 85), 1re l., 1917; 2e l., 2269; 3e l., 4206.
Chemin de fer Superior and Western Ontario, compagnie du: bill (n° 78), 1re l., 1563; 2e l., 2383; disc. en com. gén. 4183; 3e l., 4205.
Chemin de fer Thessalon-Northern, compagnie du: bill (n° 104), 1re l., 2473; 2e l., 2758; disc. en com. gén. 5856, 6367; 3e l., 6372.
Chemin de fer de la vallée de la rivière Kettle, compagnie du: bill (n° 96), 1re l., 2238; 2e l., 2725; 3e l., 4064; prolongation de délai pour parachever ses voies autorisées, pétition à cette fin, bill à ce sujet (1er rapport du comité des ordres permanents demandant que l'avis donné soit jugé suffisant), (mot. Clarke pour adop.), 2131; (mot. McCraney, idem), 2237.
Chemin de fer des Quinze à la rivière Blanche: dépôt d'un bill (n° 119), par M. D. A. Gordon, 3916; 2e l., 4064; 3e l., 5093.
Chemin de fer de Windsor, Essex and Lake Shore Rapid: dépôt d'un bill (n° 120) par M. Clarke (Essex), 4017; 2e l., 4206; 3e l., 5093.
Chemin de fer de Cabano: dépôt d'un bill (n° 122) par M. Gauvreau, 4018; com. gén. 5093; 3e l., 5094.
Chemin de fer de l'Est du Canada: observ. par M. Graham, 3557.
Chemin de fer de l'Alberta et de la Saskatchewan: longueur des voies (quest. McCarthy), 3223.
Chemin de fer Dominion Atlantic: explic. par M. Black, sur des faits personnels y relatif, 3177.
Chemin de fer de l'I. du P.-E.: embranchement d'Harmoney à Elmira, (sub.), 3123; agrandissement des installations à Charlottetown (sub.), 3132; (quest. Fraser), 7120.
Chemin de fer Quebec-Southern: honoraires professionnels de MM. Perron et Geoffrion (sub.), 2169.
Chemin de fer de Caledonia à Liverpool: construction réelle ou projetée (mot. R. L. Borden pour dépôt de documents), 1836.
Chemin de fer du Sud-Ouest d'Halifax: subvention au (quest. R. L. Borden), 1649.
Chemin de fer de l'Abitibi à la baie d'Hudson: dépôt, par M. Gordon, d'un projet de loi (n° 66) la concernant, 1392; 2e l., 1599; 3e l., 3122.
Chemin de fer d'Alsek au Yukon: dépôt par M. W. McIntyre, d'un projet de loi (n° 67) la concernant, 1392; 2e l., 1599; 3e l., 3122.
Chemin de fer d'Athabaska: dépôt, par M. McIntyre (Strathcona), d'un projet de loi (n° 68) la concernant, 1392; 2e l., 1599; 3e l., 3122.

Chemin de fer central du Nouveau-Brunswick, (observ.), 4353, 4468; question de privilège par M. Calvert relativement au vote sur, 6727.
Chemin de fer de Kootenay à l'Alberta: dépôt du bill n° 133, y relatif, 4520; 2e l., 4684; 3e l., 5093.
Chemin de fer Quebec and Oriental: dépôt du bill n° 138, 4520; 2e l., 4684; 3e l., 5767.
Chemin de fer radial du Manitoba: dépôt du bill n° 141, concernant la compagnie du, 4650; 2e l., 4788, 3e l., 5762.
Chemin de fer de l'Ontario à l'Ouest de la baie d'Hudson: bill (n° 124) déposé par M. Miller, 4265; 2e l., 4396; 3e l., 5767.
Chemin de fer de l'Algoma central à la baie d'Hudson: bill (n° 125) déposé par M. Miller, 4265; 2e l., 4396; 3e l., 5767.
Chemin de fer de colonisation de Joliette au lac Mannan: bill (n° 126) déposé par M. Dubeau, 4265; 2e l., 4396; 3e l., 5090.
Chemin de fer Brockville, Westport and Northwestern; bill (n° 170) (RR), 1re l., 5908; 2e l., 6558; 3e l., 6951.
Chemin de fer central du Canada: bill (n° 166) (Y) 1re l., 5908; 2e l., 6388; 3e l., 6952.
Chemin de fer de Sainte-Marie à l'ouest d'Ontario: dépôt par M. McIntyre (Perth-sud), d'un projet de loi (n° 70) la concernant, 1392; 2e l., 1599; 3e l., 3122.
Chemin de fer canadien du Nord de Québec: dépôt par M. Graham, d'un bill (n° 186) y relatif, 6603; 2e l., 7071; disc. en comité général, 7071; 3e l., 7072.
Chemin de fer de l'Est du Saint-Maurice: dépôt, par M. Ethier, du bill (n° 176) constituant en corporation la compagnie du, 6066; 2e l., 6388; 3e l., 6952.
Chemin de fer de Québec au Nouveau-Brunswick: bill (n° 171) (SS) 1re l., 5908; 2e l., 6388; 3e l., 6951.
Chesley: nouveau bureau de poste, (int. Donnelly) 571.
Cheverie: brise-lames (sub.), 2596.
Chicoutimi: quai (quest. Girard), 4454.
Chien de mer: réduction, établissements, (mot. Borden pour doc.) 164.
Chilliwack: édifice public, achat, (int. Taylor) 1132; bureau de poste de (quest. Taylor), 1493; édifice public (observ. J. D. Taylor), 2203.
Chinois: frais relatifs à l'arrestation de quelques immigrants (sub.), 3666.
Church-Point: quai (sub.), 2596.
Cigarettes: le Gouvt se propose-t-il de faire adopter une loi pour en prohiber ou restreindre la vente? (int. Blain) 258.
Ciment: fourniture de (quest. Sharpe), 4207.
Citadelle de Québec: appartements du Gouverneur général (sub.), 3395.
Clark-City (Sept-Iles): quai (sub.), 2669, 2684, 3055.
Clark's-Harbour: travaux de protection (sub.), 2601.
Clôture de fil de fer: demande de soumissions pour 144 milles en 1908, (int. Taylor) 257.
Clous: importations en 1907-1908 (quest. Lalor), 2278.
Cobalt: veto sur une loi d'Ontario relative au lac Cobalt (mot. A. H. Clarke pour dépôt de doc.), 1836.
Cobourg: prolongement des brise-lames, dragage, (sub.), 3141; dépenses pour le port de, (quest. Thornton), 4210.
Cochrane: emplacement méconnu par le Grand-Tronc-Pacifique (quest. Armstrong), 2733.
Code criminel: modification, bill (n° 4) pour appliquer peine du fouet au mari qui bat sa femme, (M. Bickerdike), 1re l., 96; 2e l., 584; bill (n° 60), modification, blessures causées par voitures automobiles, 1re l., 1003; bill (n° 101) pour le modifier, 1re l., 2341; dépôt, par M. Aylesworth, d'un bill (n° 148) y relatif, 4879; discuss. gén., 6699; disc. en com. gén., 7089; 3e l., 7102; adoption d'amendements du Sénat, 7431.
Collège militaire royal: fourniture de l'eau, (int. Hughes) 719; écuries, (quest. Edwards) 1833; logements, (quest. Edwards), 1834; coût des écuries, (quest. Edwards), 1834; mot. Edwards pour dépôt de documents, 2029; prix des cottages (quest. Edwards), 2450; explic. en sub., 2683; installation additionnelle (sub.), 4273.
Collingwood: paiements à l'entrepreneur Joseph Battle (sub.), 3482; améliorations au port (sub.), 3483.
Coltman, Annie Louisa: dépôt d'un bill (n° 116) par M. Turriff, tendant à lui faire droit, 3861; 2e l., 4064; 3e l., 4788.
Comités permanents: comité pour former liste des membres, (mot. Laurier) 13; rapport, 342; nomination de membres (mot. Laurier), 2340.
Comités (création de nouveaux): dépôt par M. Brodeur, disc. en comité et adoption, 1394.
Comité spécial relatif aux chemins de fer: motion de sir Wilfrid Laurier pour la nomination, 5625.
Commerce: sir Wilfrid Laurier dépose la 2e partie du rapport annuel, 4154; dépôt du rapport annuel, 3e partie, 3176; vacance de l'agence commerciale du Canada à Shanghaï (quest. Barnard), 2451.
Commerce et industrie: services additionnels (sub.) 6983; appointements de fonctionnaires (sub.), 6983; commissaires et agences commerciales (sub.), 6984.
Commerce et navigation: tableaux, (dépôt) 13.
Commissions secrètes ou illicites: bill (n° 31), pour les empêcher, 1re l., 343; 2e l., et comité, 1185; adoption d'un amendement du Sénat au bill n° 31, 4651; disc. du projet (n° 31) y relatif, 1563; 3e l., 1574.
Commission des chemins de fer: observ. sur une dépêche, par M. S. Sharpe, 3176.
Commission des chemins de fer du Canada: entretien et fonctionnement (sub.), 2157; vacance créée par la mort de M. Greenway devrait être remplie par la nomination d'un cultivateur pratique de l'Ouest (mot. Staples), débat, 2775 et suiv.; amend. Martin, 2842, adopté, 2852.
Commission du service civil: rapport (int. Foster), 2367; salaire d'un imprimeur des travaux de nature confidentielle (sub.), 7411.
Commission d'enquête sur le chemin de fer central: avis de motion la concernant, par l'hon. M. Foster, 5908; interpellation sur les conclusions de la, 5931, 6067; amendement Crothers rejeté au scrutin, 6121.
Commission d'économie interne: institution, 167.
Commission des pêcheries, dépenses (sub.), 7928.
Commission internationale des pêcheries: frais afférents (sub.), 7301.
Commission royale sur les relations commerciales entre le Canada et les Antilles (sub.), 6881.

Compagnie d'assurance Canada-Ouest, sur la vie: bill (n° 37), 1re l., 491; 2e l., 8021; comité, 2709, 2725; 3e l., 2725.
Compagnie W. S. Loggie: paiements à elle faits, (int. Boyce) 506, 704.
Compagnie dite Western Permanent Loan Company: bill (n° 40), institution civile, 1re l., 660; 2e l., 1442; comité, 2714; 3e l., 2725.
Compagnie dite Capital Supply Company of Canada: formée pour fournir des marchandises à l'Etat, M. Arthur Beaulieu, employé du Gouvt en qualité de peintre et de messager, ne devrait pas faire partie de cette compagnie, (int. Monk) 720.
Compagnie dite Royal Casualty and Surety Company of Canada: bill (n° 51), 1re l., 778; 2e l., 1042; comité, 2721, 2724, 2876; 3e l., 2880.
Compagnie d'assurance sur la vie British Columbia: bill (n° 55), institution civile, 1re l., 914; 2e l., 1442; 3e l., 2725.
Compagnie dite North Atlantic Trading Company: paiements à elle faits, (int. McCarthy) 1130.
Compagnie dite Brandon Transfer Railway Company: bill (n° 9), y relatif, (M. Turriff), 1re l., 166; 2e l., 345; comité et 3e l., 1042.
Compagnie dite Brazilian Electro Steel and Smelting Company, Limited: bill (n° 10) y relatif, (M. Pardee), 1re l., 166; 2e l., 345; comité et 3e l., 1079, 1080.
Compagnie mexicaine de biens-fonds et d'irrigation: bill (n° 15) y relatif, (M. Pardee), 1re l., 166; 2e et 3e l., 1080.
Compagnie dite Canadian Economic Lubricant Company: paiements à elle faits, (int. Foster) 184, 196.
Compagnie dite New-York Lubricant Company: paiements à elle faits, (int. Foster) 196.
Compagnie dite London and Lancashire Plate Glass and Indemnity Company of Canada: bill (n° 27), 1re l., 304; 2e l., 462; comité, 2268; 3e l., 2268.
Compagnie de force motrice Niagara-Welland: bill (n° 33), 1re l., 491; 2e l., 822; comité 2717; 3e l., 2725.
Compagnie dite Royal Insurance Company: bill (n° 63), institution civile, 1re l., 1178; 2e l., 1443; adoption des modifications du Sénat, 7121.
Compagnie du pont de Fort-Erié à Buffalo: dépôt par M. German, d'un projet de loi (n° 69) pour l'autoriser, 1392; 2e l., 2725; 3e l., 3599.
Compagnie dite Canada Imperial Fire Insurance Company: bill (n° 76), en comité, 2724; 3e l., 2724; son nom est changé en celui de Canada National Fire Insurance Company (mot. Haggart), 2724.
Compagnie dite Canadian Accident Insurance Company: bill (n° 63), en comité, 2724, 2880; 3e l., 2880.
Compagnie d'assurance dite Canada Life Insurance Company: bill (n° 56); 1re l., 914; 2e l., 1442 ; comité, 2717, 2724; observ., 3178, 3216, 4394, renvoi au comité des ordres permanents, 4713; renvoi d'une motion la concernant, 5355; motion par M. Henderson, pour renvoi au comité des ordres permanents, 5707; rejet de la mot., 5757; disc. en comité général, 5759, 3e l., 6363.
Compagnie dite General Construction Company, chargée du dragage au quai de Chicoutimi, documents à ce sujet (mot. Ames), 2303.
Compagnie dite Hart Otis Car Company, Limited; bill (n° 92), concernant certains brevets, 1re l., 2131; 2e l., 2383.
Compagnie d'assurance dit Monarch Fire Insurance Company: bill (n° 82), 1re l., 2269.
Compagnie dite National Accident and Guarantee Company: bill (n° 103), 1re l., 2449; 2e l., 2726; 3e l., 6951.
Compagnie dite Prudential Trust Company, Limited: institution civile, bill (n° 91). 1re l., 2131; 2e l., 2725; observ. sur mot. d'ajournement, 5763; 3e l., 6373.
Compagnie de fabrication et de force motrice des Rapides des Cèdres: bill (n° 94), 1re l., 2238; 2e l., 2725; disc. en comité général, 3600; 3e l., 3810.
Compagnie sous-marine: brevet. bill (n° 77), 1re l., 1563; 2e l., 2269; disc. en comité général, 4780; 3e l., 5090.
Compagnie de pulpe de Chicoutimi (quest. Girard), 5147.
Compagnie d'assurance contre l'incendie British Colonial, dépôt du bill (n° 114), par M. Turriff, 3861; 2e l., 4064; 3e l., 4788.
Compagnie d'assurance contre l'incendie la Monarch: dépôt, par M. Beattie, d'un projet de loi (n° 82), la concernant, 1742; 2e l., 2269; 3e l., 4788.
Compagnie d'assurance contre l'incendie l'Imperial projet (n° 76) déposé par M. Haggart (Winnipeg), 1re l., 1563; 2e l., 1820.
Compagnie d'imprimerie Logberg: dépôt de doc. par l'hon. M. Murphy, 4265.
Cie dite Fidelity Life Assurance Company of Canada: dépôt, par M. McCraney, d'un bill (n° 190) la concernant, 6720; 2e l., 6952; 3e l., 7121.
Cie de force motrice de l'Ontario et du Michigan: 1re l., 491; 2e l., 1082 (explications sur un fait personnel par M. Sproule), 1177; discuss. en com. gén. du bill (n° 34) déposé par M. Conmee, 4713, 5567, 5626, 5841, 6258.
Cie dite Commerce Insurance Company: dépôt, par M. McCraney, d'un bill (n° 189) la concernant, 6720; 2e l., 6952; 3e l., 7121.
Cie dite Northwest Fish Company: (quest. Campbell), 7109.
Compagnie dite Mexican Transportation Company, Limited: bill (n° 168) (JJ), 1re l., 5908; 2e l., 6387; 3e l., 6951.
Cie dite Prudential of Canada: dépôt, par M. McCraney, d'un bill (n° 188) l'autorisant à changer son nom en celui de The Security Life Insurance Company of Canada, 6720; 2e l., 6952; com. gén., 7115; 3e l., 7117.
Cie d'assurance Royal Life : dépôt, par M. McCraney, d'un bill (n° 177) la concernant, 6179; 2e l., 6387; 3e l., 6951.
Comptes publics: comité des, pas assez souvent convoqué, (int. Borden) 1254; renvoi de documents, 1563; adoption des 11e et 14e rapports, 6884.
Conflits industriels: dépôt, par M. Macdonell, d'un projet de loi (n° 113), 3770.
Conserves: fabriques de, inspecteurs, (int. Marshall), 867.
Conserves alimentaires: marchés passés par le gouvt. britannique pour fournitures, (int. Hughes) 1307; application de la loi, exemptions, transport, (int. Clarke), 162.
Conseil privé: appointements, (sub.) 400.
Convention complémentaire entre la France et le Canada: message de Son Excellence, 2270.

Convention entre la France et le Canada, 1907; pas encore entrée en vigueur, cause de ce retard, (int. Borden) 155, 172; documents y relatifs, (mot. Borden pour doc.) 164.
Cookshire: édifice public (sub.), 1365.
Cornwall: édifice public (sub.), 1434.
Correspondance étrangère du gouvernement (quest. Currie), 4208.
Costello, Thomas: emploi, (int. Worthington) 1241.
Cour d'échiquier: loi y relative, bill (n° 98) pour la modifier, 1re l., 2246; 2e et 3e l., 5623; dépôt, par M. Aylesworth, d'un bill (n° 151) la concernant, 4944; 2e l. et disc. en com. gén., 7077; 3e l., 7089.
Courriers convoyeurs: accidents (quest. Porter), 3676.
Cow-Bay (Port-Morien): havre, améliorations, (sub.), 2603.
Cow-Bay-Run et Osbornes: brise-lames (sub.), 2613.
Cribbin's-Point: quais (sub.), 2613.
Criminels déportés au Canada (quest. Herron) 1485.
Croiseur pour la protection des pêcheries de la côte du Pacifique (sub.), 7287.
Culture physique dans les écoles: lettre de lord Strathcona, 3380.
Cumming's Cove: quai (sub.), 1719.

DAWSON: logement du commissaire du Yukon (sub.), 1684; hôtel du commissaire du Yukon (sub.), 3409.
Dauphin: bâtiment public à (sub.), 1630.
Débats. disc. et adoption d'un rapport du comité, 1558; coût de l'impression (question Boyer) 1821; personnel du bureau de traduction (quest. Boyer) 1822.
Debec: personnel de la douane (quest. Crocket) 3864.
Défense de nos côtes et de nos ports de mer: (projet de résolution Foster), 578.
Défense navale du Canada: dépôt et disc. d'un projet de résolution de M. Foster, 3685; amendement Laurier, 3716; (quest. Foster), 4523.
Défence impériale (quest. R. L. Borden), 7282; conférence: dépôt de la correspondance entre le gouvernement et le Colonial Office, 7415.
Delaney, Mme: pension (sub.), 857.
Dépêches: transport de Gaspé à Percé (quest. Ames), 2744; à Sainte-Philomène, Châteauguay (quest. Monk), 2932; de Pictou aux îles de la Madeleine (quest. Fraser), 3222; dans le comté de Middlesex (quest. Elson), 3437.
Dépenses non prévues: crédit spécial (sub.), 3666.
Dépôt d'armes du 36e régiment (quest. Barr), 5150.
Dépôt de garanties des corporations: total, (int. Sifton), 258.
Députés nouveaux: M. Congdon (Yukon), 2238.
Desbiens, Thadée: entrepreneur, documents relatifs à la construction du quai de Chicoutimi (mot. Ames), 2283.
Dette publique: chiffre, augmentation, (int. Borden), 154; dette consolidée, (int. Ames), 361; dette publique, le 3 janvier 1909, (int. Ames) 1139.
Dickie, Alfred: réclamation pour dommages, (int. Stanfield), 1135.
Différends industriels: loi y relative (quest. A. C. Macdonell), 4889.
Digby: port, améliorations (sub.), 2613.
Dimanche: application de la loi relative à l'observance du, frais de certains appels à la commission des chemins de fer à ce sujet (sub.), 2186.
Discours du trône: M. l'Orateur, 9; discours, 10; prise en considération, (mot. Laurier) 12; adresse en réponse, (débat): M. Todd, 16; M. Joseph Turcotte, 21; M. R. L. Borden, 24; sir Wilfrid Laurier, 33; hon. G. E. Foster, 47; M. Cowan, 58; hon. L. P. Brodeur, 65; M. Barnard, 72; M. Burrell, 74; hon. R. Lemieux, 82; M. Ralph Smith, 98; M. Goodeve, 115; M. J. D. Taylor, 125; M. Lewis, 133; M. Glen. Campbell, 137; (motion Laurier demandant que l'adresse soit grossoyée et présentée à Son Excellence) 145.
Disraéli: quai, utilité (int. Lennox), 2920; (observ. Tobin), 2489; (int. Lennox) 2981.
Dorchester: addition au quai (sub.), 3422.
Douanes: remise de droits, sur combien de tonnes de marchandises, depuis 1898 jusqu'à 1908? (int. Sinclair) 174; allocation aux percepteurs, sur droits perçus, (sub.) 473; ministère, appointements et dépenses casuelles, (sub.) 611, 620; divers, (sub.) 640; inspecteurs des bureaux, (sub.) 640; service préventif secret, (sub.) 644; saisies, de 1904 à 1908, (mot. Barr pour doc.) 872; (droits de) à Hull (quest. Devlin), 1497; paiement de services rendus par certains préposés des, (sub.), 7299.
Doucet's-Landing: quai sur pilotis (sub.), 2687.
Douglastown: quai sur pilotis (sub.) 2691.
Dover: quai sur la rivière Petitcodiac (sub.), 1719.
Dragage: contrat McAvity et Mayes, recouvrement de deniers dont le gouvt. avait été frustré, (int. Lennox) 159, 173; (mot. Foster pour doc.) 268; dragage de la rivière Napanee, (int. Wilson) 351; dragage de la rivière Icelander, (int. Bradbury) 366; dragage de la rivière Nation, (mot. Broder pour doc.) 722; (int. Borden) 1242; dragage de la rivière Morsy, (int. Campbell) 861; dragage dans le port de Saint-Jean, N.-B., (mot. Foster pour doc.) 872; dragage dans le lac Winnipeg, (int. Bradbury) 915; dragage de la rivière Jésus, (int. Wilson) 1128; dragage à Saint-Jean, N.-B., marché Mayes, (int. Lennox) 1238; dépenses faites pour ce dragage, (int. Foster), 1246; à Indian-Point (N.-B.) (quest. Crocket) 1476; dans les Provinces maritimes (sub.), 3531; dans les prov. d'Ontario et de Québec (sub.), 3540; au Nouveau-Brunswick (mot. Foster pour doc.), 2267; dragage (mot. Daniel, idem), 2268; à Indian-Head (int. Crocket), 2924; Port-Arthur et à la rivière à la Mission (quest. Boyce), 6064; dans les Provinces maritimes (sub.), 6858.
Dragons canadiens: approvisionnement a Saint-Jean, P.Q. (int. Monk), 2928.
Dragues: drague de l'Etat sur travaux adjugés, en Nouvelle-Ecosse (int.) 2451; construction, coût, etc., des diverses dragues de l'Etat (mot. German pour doc.), 2745.
Drague "Northumberland": inscription de ses employés sur la liste électorale (int. Rhodes), 2538; nombre de ses employés, leurs noms et domiciles (int. Rhodes), 2980.
Dragueur "Industry": achat, déplacement, réparations, (mot. Foster pour doc.) 872; "Richelieu": renvoi de son capitaine, (int. Monk) 1250.

Dragueurs: achat (int. Foster), 151; dragueur à Selkirk (int. Bradbury), 501; réparations aux (sub.), 3530.

EAST-POINT, (I. P.-E.): phare de, (quest. Fraser), 3376.
Eatonville (N.-E.): quai à (quest. Rhodes), 4886.
Eaux navigables internationales: traité à ce sujet, avec les Etats-Unis, dépôt du texte, à quand? (int. Borden), 305; *voir* "traités," lettre T.).
Eaux navigables: dépôt, par M. Conmee, du bill (n° 150), relatif à la protection des, 4939; dépôt par M. Brodeur d'un bill (n° 152) modifiant la loi relative à la protection des, 5048; 2e l., et disc. en comité général, 5493; 3e l., 6434.
Eaux frontières, travaux de la commission des, (observ.) 6908, 6957.
Ecole de sciences appliquées (sub.), fondation, 2186.
Ecluses de Saint-André, Manitoba: pont (int. Bradbury), 2281.
Edifices fédéraux: chauffage (sub.), 1706; loyers (sub.), 1710; éclairage (sub.), 1709; salaires des employés (sub.), 1712; service d'eau (sub.), 1712.
Edifice parlementaire: travaux neufs et réparations (sub.), 3387.
Edifices loués pour l'administration (quest. Perley), 1644.
Edifices publics: à Sturgeon-Falls et à Sudbury (int. Gordon), 862; à Ottawa (sub.); nouveaux édifices, 1320; palais législatif, agrandissement et réfections, 1323; construction de salles d'armes (sub.), 1688.
Edifices publics au Yukon: travaux, loyers, salaires, etc. (sub.), 1713.
Edifices du Parlement: construction de la nouvelle aile, dépenses (int. Foster), 2271.
Edifices publics (sub.): loyers, etc., 2191, 2592; améliorations aux édifices publics de la Colombie-Anglaise, 2191.
Edifices publics fédéraux: améliorations, (sub.), 1635; construction et entretien (mot. S. Sharpe pour dépôt de doc.), 3230; au Nouveau-Brunswick (sub.), 3389.
Edifices publics dans la Saskatchewan, l'Alberta et le Nord-Ouest (sub.), 1638.
Elections: Ontario-nord et Ontario-sud, dépenses (int. Sharpe), 2735; Montcalm (mot. Ames pour doc.), 2745; Saint-Jean-et-Iberville, réclamation (int. Monk), 2928; élections différées (projet de résolution Burrell), débat, 2984 et suiv.; mis aux voix et rejeté, 3044.
Elections fédérales: bill (n° 16), (M. Macdonell) pour modifier la loi des: suppression du dépôt de $200 et jour d'une élection générale déclaré jour de fête, 1re l., 166; brefs d'élection émis pour les districts électoraux de Comox-Atlin et de Carleton, (int. Borden) 345, 423; (int. Burrell) 718, 871, 920; paiement des employés d'élection, (int. Wright) 1126; listes d'électeurs pour le district électoral de Qu'Appelle, ayant servi à la dernière élection fédérale, (mot. Lake pour doc.) 1256; l'hon. M. Templeman (élu dans le comté de Comox-Atlin) certificat de son élection, (M. l'Orateur) 1303.
Elections partielles: M. Ed. Kidd, 1644; Wm Templeman, 1917.
Electorale (loi): dépôt d'un bill (n° 112), par M. Conmee, concernant les employés de chemins de fer, 3669.
Electricité: exportation d'énergie électrique, (int. Macdonell) 364; (sub.), 481.
Elévateurs à grain: exploitation par l'Etat (discuss. d'un proj. de rés. y relatif), 4215.
Elmwood, Man.: bureau de poste, achat d'un emplacement, (int. Bradbury) 501.
Emission de nouvelles actions du Pacifique-Canadien: observations, 1396.
Employés: nommés depuis 1908, (int. Foster) 147; (mot. Foster pour doc.) 371; (int. 1128; nommés en 1908 et transférés, (mot. Sharpe) 872; appointements en 1896 et en 1909 (int. Foster), 2270; augmentation invariable de $150, listes à ce sujet, où sont-elles? (int. Foster), 2469; destitution de certains employés: MM. A. Johnston, P. Ward et autres (int. Blain), 2514; traitement des employés publics (observ. Foster), débat, 2539 et suiv.; employés de la Chambre des communes, classification, erreur (M. l'Orateur), 2634.
Emprunts: emprunt de 1908, $21,000,000, qu'en a-t-on fait? (int. Foster) 153; emprunts jusqu'au 31 décembre 1908, et depuis 31 mars 1908, dette publique, augmentation, (int. Foster) 169; emprunts depuis 1er juillet 1896, (mot. Foster pour doc.) 179; emprunts temporaires depuis même date, (mot. Foster pour doc.), 179; fonds d'amortissement sur certain emprunt non soldé, formant, au 31 mars 1908, partie de la dette publique du Canada, (mot. Ames pour doc.) 180; obligations à titre d'emprunts temporaires, au 1er de chaque mois, depuis 1er d'avril 1907 au 31 déc. 1908, total, intérêt payé, etc., (mot. Ames pour doc.) 180, 1134; emprunt fédéral à 4 p. 100, fonds d'amortissement, et emprunts fédéraux, remboursement et renouvellement, (int. Ames) 573; partie de l'emprunt de 1907 destinée à la construction de travaux publics, (int. Ames) 705; frais relatifs à la négociation des, (quest. S. Sharpe) 1824, 2028; échéance prochaine (quest. Perley, 3864; à 4 p. 100 de 1874 (quest. Perley), 3864; (quest Perley), 3917; temporaires (quest. Foster), 1488; intérêt sur les (quest. Ames), 5154; frais y relatifs (mot. Sharpe pour doc.), 2283; (mot. Foster pour doc.), 2267; emprunt de janvier 1909, frais (int. Ames), 2744; frais des, (observ.), 4353; émission depuis 1907, 4353; dépôt, par M. Fielding, d'un projet de résol. tendant à autoriser le gouvt à contracter un, 6604; adoption de la résol., 7042; dépôt du bill (n° 191) y relatif, 7042; 2e l., 7042; disc. en com. gén., 7042; 3e l., 7156.
Engagement forcé des matelots (shangaïing) à Vancouver (quest. Cowan), 3682.
Engrais de ferme: bill (n° 110, 1re l., 3078; 2e l., 4684; disc. en com. gén., 5469.
Entrepôts frigorifiques: subventionnés (int. Armstrong), 2917; à Halifax, 3772; pour la boitte destinée à la pêche des grands fonds, (sub.) 7290.
Entreprises publiques: avis d'adjudication (int. Currie), 2926.
Equipages des bateaux brise-glace de l'Etat: adoption, après débat, d'une motion y relative, 1553.

Equity du Canada: dépôt, par M. Macdonell, d'un bill (n° 161) la concernant, 5246; 2e l., 5766; disc. en comité général, 6952.
Esquimault: station navale, influence exercée par le gouvernement pour faire maintenir cette station navale (int. Barnard), 368; fortifications (int. Barnard), 501.
Etablissement piscicole (quest. Campbell), 1481.
Etat-major impérial: (projet de création) (quest. Talbot), 1499.
Etibocoke: receveur de la poste (int. Wallace), 707.
Ewart, J. S.: mission en Angleterre et à La-Haye, (quest. Lake), 5914.
Explorateurs à la baie James (quest. Ames), 4945.
Expositions: subventionnées en 1908? (int. Paquet), 572; (sub.) 766.
Extradition: dépôt, par M. Aylesworth, d'un bill (n° 149) y relatif, 4881; 2e l., et disc. en comité général, 5505.

FACTAGE: services établis, dans villes, villages et campagnes depuis 30 juin 1908, (mot. Borden pour doc.) 164.
Fagin, Thomas: emploi (int. Monk), 2276.
Falconer, R. S.: emploi (int. Rhodes), 350.
Falsifications: bill (n° 107), pour modifier loi y relative, 1re l., 2631.
"Farm Weeds": livre publié à combien d'exemplaires? (int. Goodeve), 2918.
Fermes expérimentales: établies depuis le 1er janvier 1908, le gouvt. se propose-t-il d'en établir une dans le district de Québec? (int. Paquet), 163; nouveaux bâtiments et améliorations (sub.), 1690; travaux jusqu'aux (subs.), 3374; dépôt du rapport de 1908 par M. Fisher, 3915; (sub.), 6246.
Feux de prairies (int. Knowles), 6729.
Fenelon-Falls: gardien de l'écluse (int. Hughes), 1126.
Fièvre aphteuse: (int. Robb), 352.
Finances: ministère, appointements et dépenses casuelles, (sub.) 404 et suiv.
Finance (loi de) provisoire: adoption, 4275; adoption d'une loi de finance, 7427.
Fleuve Saint-Jean et affluents: construction de quais (sub.), 3424.
Fleuve Saint-Laurent: amélioration du chenal canadien entre Kingston et Brockville (subs.), 3153; chenal, largeur et profondeur, dragage (int. Ecrement), 2272.
Florence Mining Company (observ.), 7260.
Foin, avoine et autres produits: importation des Etats-Unis viâ Kingston (int. Edwards), 1242.
Foley, T. P., emploi (int. Lake), 2452.
Fonctionnaires du dépt. de l'Agriculture (quest. Foster), 1487.
Foran, Wm: question au sujet de son successeur, 3557.
Forêt: comté de Soulanges, location (int. Lortie), 2739.
Forêts, voies fluviales et forces hydrauliques; adoption du 3e rapport définitif du comité permanent, 7259.
Fort Cumberland: (quest. Rhodes), 3682.
Fort Malden: vente du (quest. Currie), 6393.
Fort-William (sub.): améliorations au port et à la rivière, 2208.
Frai de poisson blanc pour le lac Winnipegosis, (quest. Campbell) 1481.
Franchise postale: usage abusif de la, 1748 et suiv. 1795.
Frappe du numéraire à la Monnaie: (quest. Macdonell), 1480.
Frontières interprovinciales: décision du Gouvernement à ce sujet, (int. Macdonell) 1134.
Fruits: importation des Etats-Unis en Colombie-Anglaise (quest. Burrell) 3436; observ. relatives à la loi de la marque des, 3557; inspecteurs (quest. Armstrong), 3677.
Fumage et salaison du poisson: entretien par l'Etat d'un établissement y relatif (sub.), 7293.
Fumigation: stations, (sub.) 854.
Fusils et cibles miniatures: distribution par le gouvt. (int. Hughes), 718.
Fusils étrangers, fusils suisses ou autres, importation (int. Worthington), 2516.
Fusils Lee-Enfield: nouveaux canons (quest. Currie), 6393.
Fusils Ross: combien acceptés et renvoyés? etc., (int. Northrup) 256, 347; (rép. de sir F. Borden) 577; emploi du fusil Ross à Bisley, (int. Worthington) 362; baïonnette du fusil Ross, (int. Worthington) 363, 1705; rapport du comité relatif aux armes à feu, y compris le fusil Ross, (int. Worthington) 497; en vertu de quelle autorisation le fusil Ross a-t-il été accepté et adopté? (int. Worthington), 1131; correspondance échangée entre miliciens, au sujet du fusil Ross, (mot. Worthington pour doc.) 1255; (quest. Northrup), 1490; (quest. Currie (Simcoe), 5147; d'Algoma (97e rég.) (quest. Boyce), 1490.
Fusiliers: d'Hastings, 49e bataillon, quartiers à eux réservés, à Belleville, (int. Porter) 1136.

GARDE-BESTIAUX sur les chemins de fer (quest. S. Sharpe), 1488, 1825.
Gabriel: capitaine au 36e régiment (quest. Barr), 5149.
Galerie nationale des arts (quest. Boyce), 6392
Garthby: quai sur lac Aylmer (sub.), 2693.
Gaspé: quai en eau profonde (sub.), 2694.
Gaz et éclairage électrique: inspection, appointements, (sub.) 478.
Gendarmerie à cheval: caserne à Calgary, emplacement, (int. McCarthy) 864; refus de scrip à la gendarmerie, (int. Hughes) 1125; (sub.), 3866, 3874, 3875.
Georgetown, (I.P.-E.): agent du dpt de la Marine, (quest. Fraser) 3377; édifice public (subs.), 1364.
Glace-Bay: édifice public (sub.), 1359; améliorations au port (sub.), 3419; feux de direction, (quest. Maddin) 5921; levée des boîtes aux lettres (quest. Maddin), 6064.
Glencoe: édifice public, (sub.) 1436, 1443.
"Glimpses of Northwestern Canada" brochure (quest. Ames), 4888.
Glissoires et estacades de la Saskatchewan (sub.), 6866.
Goderich: port de, réparations aux jetées (sub.), 3142.
Gorman, L. F.: montant requis pour le rémunérer de ses services d'observations météorologiques à Ottawa (sub.), 7324.
Gouverneur général: bureau du, appointements, frais de gestion, (sub.) 420; déclarations de sir Wilfrid Laurier relatives à la prolongation de ses fonctions, 5625.

Graham's-Pond, (I.P.-E.), travaux (sub.), 2650.
Grains de semence: crédit de $25,000 voté pour en acheter, comment dépensé? (int. Foster), 150; (mot. Foster pour doc.) 372; pour encourager la production et l'emploi des, (sub.) 6173.
Grains du Manitoba: dépôt, par M. Currie, d'un bill (n° 173) modifiant la loi y relative, 5911.
Grand-Bend: quai, pas de chaussée d'accès (int. Armstrong), 2734.
Grand Bras d'Or: quai, pilotis et réparations (sub.), 2595.
Grande rivière Sainte-Anne: travaux à son embouchure (sub.), 3074.
Grand-Etang: travaux au chenal (sub.) 3419.
Grand-Tronc: dette du, au Canada (quest. Cowan), 3220; actions du (quest. Middlebro), 3861; charge sur l'actif (quest. Perley), 4460.
Grand-Tronc-Pacifique (embranchement du) au lac Supérieur: discussion générale du proj. de loi (n° 30) y relatif, 1441; (question Borden, 1476; (origine du projet du) (quest. Lennox), 1648; question relative au coût des sections des prairies et des montagnes (observ. par M. R. L. Borden), 3442; nationalité des employés (quest. Sifton), 3216; travaux dans les districts B. et F. (mot. Lennox pour dépôt de doc.) 3231; discussion d'un projet de résolution sur un prêt de l'Etat au, 3773, 3811, 4276; discus. en com. gén. 4300; adoption, 4346; dépôt par M. Fielding, du bill 128, y relatif, 4346; discuss générale, 5366, 5423; 2e l., et disc. en com. gén. 5455, 5518, 5581, 5768, disc. sur la 3e l., 5857; amendement Borden rejeté, 5875; salaires en souffrance (quest. J. D. Taylor), 5914; travaux sur la section du lac Supérieur (quest. Middlebro), 4520; dépenses en 1908-1909 (quest. Foster), 4523; prêt (quest. Middlebro), 4524; dépôt du bill (n° 140) relatif à la compagnie des embranchements du, 4650; 2e l., 4788; 3e l., 5767; dépenses sur la division de l'Est (quest. Foster), 4881; ouvriers venus de la Sibérie pour travailler sur le (quest. J. D. Taylor), 5154; différends relatifs à la classification et autres matières, 5155, 5248.
Greenwood et Grand-Forks: bureaux de poste, emplacements, (int. Burrell) 859.
Gretna, Man.: quarantaine, coût des bâtiments, (int. Sharpe) 869.
Grève des houilleurs dans l'Ouest: (quest. Geo. Taylor), 4348.
Grey, Franklin Montgomery: dépôt par M. Rankin, l'un bill (n° 132) relatif à certaines lettres patentes, 4453; disc. en com. gén., 5138, 3e l., 5287.
Griffith, William: (quest. Taylor, Geo.), 1494.
Grosse-Ile: quarantaine (sub.), 3394.
Guerre sud-africaine: scrip aux volontaires, certificats délivrés, ingérence des employés, etc., (int. Foster) 149; (int. Sharpe) 569; concessions de terre aux vétérans (observ. Lennox), débat, 2343; nombre de certificats émis (int. Edwards), 2983.
Guysborough: édifice public (sub.), 1360.

HACHES: importation de manches de haches en noyer et en frêne (int. Elson), 1308.
Halifax: hôtel des postes, reconstruction (int. Crosby), 859; édifice de la douane, coût (int. Crosby), 860; édifices publics (sub.), 1360 et suiv.
Hand-Mills, Alberta: bureau de poste (mot. Magrath pour doc.), 2284.
Hanora: quai (quest. Smyth), 6725.
Harvey: quai (sub.), 1719.
Haut-commissaire à Lonndres: bureau, appointements et dépenses casuelles (sub.), 406.
Hécate, détroit d' (C.-A.): (quest. R. L. Borden), 5137, 5249.
Heures de travail: retrait du bill n° 22, y relatif, 5249.
Hickman, W. A.: (quest. J. D. Taylor), 3229.
Higgs: jeune immigrant, renvoyé de Montcalm aux Etats-Unis (int. Taylor), 153.
Homards: conserves (int. Sinclair), 346; pêche et mise en boîte, dans l'Ile du Prince-Edouard (int. Fraser), 1135; permis pour pêche et mise en conserve sur littoral de l'I. P.-E. (mot. Fraser pour doc.), 2282; capture des (quest. R. L. Borden), 5054.
Homesteads: à l'ouest du lac Winnipeg (quest. Bradbury), 3438.
Hope, Geo. D.: comptable, appointements (sub.), 1236.
Hôpitaux de marine (sub.), 7286.
Hôpitaux de Winnipeg et de Saint-Boniface (sub.), 7380.
Hot-Springs, près Banff: chemins, ponts et autres travaux (sub.), 1235.
Hôtel du Grand-Tronc: emplacement (int. Borden), 13; titre et prix (int. Foster), 153.
Houille: marché national (discussion d'un projet de résol. y relatif) déposé par M. D. D. McKenzie, 3264.
Humboldt: comptes électoraux (quest. Lake), 1832.
Hygiène publique: création d'un conseil d'hygiène publique (projet de résolution Black), débat, 1141 et suiv.

ILE de la baie de Rutherford: conflit relatif à la propriété des, (quest. Smyth), 6725.
Ile au Héron: quai (sub.), 1719.
Ile Fish: phare (quest. Fraser), 7120.
Ile Flint: signal de brume (quest. Maddin), 5922.
Ile Manitouline: téléphone (quest. Smyth), 6724; quai d'Honora (quest. Smyth), 7418.
Ile Margaree: phare à l' (quest. G. Taylor), 6395.
Ile Panmore: accès au quai de, (quest. Fraser), 6721.
Ile du Prince-Edouard: état des communications avec l': observ., 6768.
Ile Saint-Joseph: quai (int. Boyce), 356; réparations au quai; débarcadère de Richard (sub.), 5153.
Ile Vancouver: route sur le côté ouest (subs.), 7323.
Ile de Wolfe: canal de l', (quest. Edwards), 3218.
Iles de la baie Georgienne (quest. Wright), 4213.
Iles de la Madeleine: brise-lames et piliers (sub.), 2701.
Iles Soulanges: changement de nom (int. Lortie), 2918.
Immeuble Lindsay, Ottawa: achat par le gouvt. (int. Monk), 717.
Immigrants: dont on a empêché le débarquement (int. Lennox), 506; immigrants rapatriés, etc., en 1907-1908 (int. Paquet), 714; immigrants arrivés de différents pays, en 1907-1908 (int. Paquet), 715; arrivés au cours du présent exercice (quest. Macdonell), 1483; arrivés par voie indirecte (quest. Lennox), 2026; dépenses relatives au rapatriement

Immigrants.—*Suite.*

(quest. Monk), 2086; inspecteurs des, domiciles, appointements, etc. (mot. Herron pour doc.), 2282; immigrants nécessiteux, à Toronto, article de l' "Evening Telegram" (int. Russell), 2467; immigrants recrutés en Allemagne, catholiques seulement, article du "Mail & Empire" (int. Sproule), 2826.

Immigration: domiciles, appointements, etc., des agents (mot. Macdonald pour doc.), 2282; traitement infligé aux Canadiens par les agents (observ. Lalor), 2367 et suiv.; impressions et annonces (int. Wilson), 2515; primes (quest. Verville), 3918; agents (quest. Paquet), 4211; traitements des agents (sub.), dépenses casuelles des agences (sub.), 7337; dépenses générales (sub.), 7359; bill (n° 17) pour modifier la loi y relative, 1re l., 251; disc. gén., 2121, 4652; 2e l., 5484; disc. en com. gén., 6435; réglementation de l'immigration, décrets du conseil à ce sujet: (int. Lennox), 261, 262; immigration japonaise, paroles de M. R. L. Borden rapportées par le "Globe", de Toronto, (explications par M. R. L. Borden), 304; immigration de sujets britanniques (int. Lennox), 505; primes à l'immigration, en 1907-1908 (int. Paquet), 714; agents en France (int. Paquet), 715; immigration et rapatriement (mot. Paquet), débat, 872 et suiv.; immigration des Orientaux dans la Colombie-Anglaise, commission royale à ce sujet (int. Taylor), 1311, 1318.

Importations: de manches de fourches, de haches, de houes, de marteaux, etc., en noyer et en frêne, en 1908 (int. Elson), 1308.

Importations: au Sault Sainte-Marie: (int. Boyce), 357; (quest. Sinclair), 1829.

Importations et exportations: chiffre total des, (quest. Foster), 4522.

Indiens, (sub.): secours, soins médicaux, couvertures et vêtements, écoles, 1029, 1030, 1043; arpentages sur terres indiennes, 1043, 1070; aide à l'agriculture, 1047; frais judiciaires, 1047; rentes et administration, 1052; secours, grains de semence, soins médicaux, appointements, 1052, 1053, 1058; rentes, instruments aratoires, outils, bestiaux, 1056, 1059; provisions pour Indiens nécessiteux, moulin à farine et scierie, dépenses générales, 1065, 1071; appointements et secours, 1201; arpentage des réserves, 1207, 1210; écoles, 1204; au Yukon, 1223; inspecteur et évaluateur de bois, 1223; frais de voyages et écritures pour les inspecteurs, 1224; secours aux Indiens indigents dans districts éloignés, 1231.

Ingénieur général consultant: bureau (sub.), 407.

Inspection des navires par l'Etat: dépôt par M. Lewis, d'un proj. de loi (n° 73) y relatif, 1393.

Inspecteurs des immigrants (quest. Herron), 1486.

Installations frigorifiques: dépôt par M. Fisher, du bill (n° 147) y relatif, 4712; 2e l., et disc. en com. gén., 7074; 3e l., 7075.

Intercolonial: recettes en 1907 et 1908, (int. Foster) 168; projet d'affermage, (int. Borden) 171; concession de droit de parcours sur l'Intercolonial, (int. Emmerson) 171; employés nommés, leur emploi, etc., jusqu'à fin de décembre 1908, (mot. Foster pour doc.) 179, 303; (int. Borden) 254; combien d'hommes ne faisant pas partie du personnel régulier ont été employés à Truro dans les quatre derniers mois de 1908? (int. Stanfield) 255, 346; commis aux marchandises, la décision de la commission d'enquête à leur sujet a-t-elle été acceptée par le Gouvt? (int. Macdonell) 258; employés à Moncton, (int. Emmerson) 348; droit de circulation sur l'Intercolonial, demandes à ce sujet, (int. Emmerson) 370; embranchements, rapport des commissaires à ce sujet, (int. Emmerson) 370, 700; proportion du trafic à destination de l'Est, (int. Sinclair) 557; doublement de la voie près d'Amherst, (int. Rhodes) 557; nouvelle gare à Truro, (int. Stanfield) 870; vitesse des trains-poste, (int. Emmerson) 918; embranchements, impression des rapports à ce sujet, (int. Emmerson) 923; (mot. Emmerson pour doc.) 929; demande des commis du service des marchandises (quest. Stanfield), 1649; durée de la journée de travail (quest. Stanfield), 1823; indemnité pour dégats mot. Rhodes pour dépôt de doc.) 3230; voie accessoire à Moncton, (subs.) 3090; réclamations, (sub.) 3095; pour renforcer les ponts (sub.), 3101; améliorations à Sackville, (sub.) 3105; agrandissement des installations à Halifax, (subs.) 3105; déviation de la ligne de Sydney-Mines à River-George, (sub.) 3107; approvisionnement d'eau, (sub.), 3118; amélioration de la voie, (sub.) 3118; améliorations à Sainte-Rosalie, (sub.) 3119; améliorations à Drummondville, sub.) 3120; commis aux marchandises, différend, arbitrage (int. Crosby), 2246; employés groupés par classes (int. Stanfield), 2278; réclamations d'indemnités contre l'Intercolonial, règlement (int. Rhodes), 2279; location des embranchements de l'Intercolonial (observ. Daniel sur mot. Emmerson), 2284; débat sur mot. Emmerson à ce sujet, 2284 et suiv.; papeterie et impressions (int. Stanfield), 2508; fraudes (int. Blain), 2828; situation du réseau (exposé par l'hon. M. Graham), 2829 et suiv.; (sub.) doublement de la voie, 2913; amélioration à Loggieville, 2914; agrandissements, etc., à Truro, 2914; dépôt de locomotives à la Rivière-du-Loup, (sub.) 3120; améliorations à Campbellton, (sub.) 3122; travaux à Troherts, (sub.) 3123; à la pointe Tupper (sub.), 3123; croisement souterrain à Eastville (sub.), 3128; matériel roulant (sub.), 3123; machines (sub.), 3123; destitution et réinstallation d'employés (mot. Foster pour dépôt de doc.) 3231; préposés aux marchandises (observ.), 3445; entreprise Wallberg à Moncton, coût des travaux (quest. Crocket), 3675; travaux du cap Saint-Ignace (quest. Roy), 3677; destitutions d'employés, 3773; conseil de conciliation (quest. Taylor), 4946; conseil d'administration (quest. Emmerson), 5054; recettes au Cap-Breton (quest. Maddin), 5917; recettes et frais d'exploitation (quest. Foster), 5927; affaire Gillis (quest. J. D. Taylor), 6394; frais d'exploitation (sub.), 7327; employés (quest. Borden), 7015. (*Voir* ch. de fer, à la lettre " C ".)

Intérieur: ministère, appointements des employés, (int. Foster) 560, 1123; rapport du ministère, dépôt, (int. Wilson) 923; (dépôt), 1076.; traitements et dépenses casuelles, (sub.), 6558; services techniques (sub.),

Intérieur—*Suite.*
6575; administration du Yukon (sub.), 6584; terres fédérales, gestion, (sub.), 6585 études hydrographiques (sub.), 6595; traitements du service extérieur, (sub.), 6596; publicité, (sub.), 6596; terres domaniales (sub.), 6597.
Inverness (Cap-Breton) port: (quest. G. Taylor), 4885; port de, (quest Maddin), 6721.

JACOBS, Macdonald F., Caughnawaga: (mot. Boyce pour dépôt de doc.), 1500.
Joliette: salle d'armes (sub.), 1366.
Journaux libéraux: lettre hebdomadaire aux, (quest. J. D. Taylor), 2027.
Judge, H. A., détective, (quest. Beattie) 1478.
Juges, des cours de comté et de district: dépôt, par l'hon. M. Aylesworth, d'un proj. de résolution les concernant, 6428; adoption du projet de résol., 7106; dépôt par M. Aylesworth, d'un bill (n° 193) les concernant, 7106; 2e et 3e l., 7106; nouveau juge de cour de comté au Manitoba (int. Roche), 360.
Julien, Wm., indemnité (sub.), 3541.
Justice: ministère, rapport, (dépôt) 13; appointements, (sub.) 465 et suiv.; dépenses casuelles, (sub.) 469 et suiv.

KELLER, Evelyn F.: dépôt du bill (n° 129), tendant à faire droit à, 4425; 2e l., 4684; 3e l., 5093.
Kingston: constructions sur les terrains militaires (int. Edwards), 574; terrains achetés près de Kingston, de qui (int. Edwards)? 575; hôpital vétérinaire, construction, coût, etc. (int. Edwards), 2271 ; travaux publics, bâtiments, à Kingston, coût (observ. Edwards), 2636; (sub.): (explic. Pugsley), 2714; pénitenciers, habitation du sous-préfet (int. Edwards), 2737; collège militaire royal (agrandissement) (sub.), 1459 ; écuries (sub.), 1463; agrandissement des installations (sub.), 1592; hôpital vétérinaire de sub.), 1621; (mot. Edwards pour dépôt de doc.), 2029; approvisionnement des batteries (quest. Edwards), 4457; charbon pour le pénitencier (quest. Edwards), 4458; garde des prisonniers (quest. Edwards), 4458; fourniture des pommes de terre au pénitencier (quest. Edwards), 4459. (*Voir* Collège militaire royal à la lettre " C.")
Knowlton: édifice public (sub.), 1374.
Kouchibougouac : améliorations au port (sub.), 1720.

LABERGE, Alphonse: concession (mot. M. C. Roy pour dépôt de doc.), 4214.
Lacas, Emile: (quest. G. Taylor), 4883.
Lac Dauphin: abaissement du niveau (sub.), 3171.
Lac Fairy: réserve, location (int. Jameson), 2981.
Lac Manitoba: abaissement du niveau de l'eau (int. Campbell), 2741.
Lac Saint-François (Beauce): quai (sub.), 2698.
Lac Saint-Jean: dragage, piliers, etc. (sub.), 2700.
Lac Simcoe et lac Couchiching: abaissement du niveau (int. Sharpe), 2935.
Lac du Bonnet: pêche de l'éturgeon, conditions favorables (int. Bradbury), 559.
Lac Simcoe et Couchiching: abaissement du niveau, (int. Sharpe), 571; (mot. pour doc.), 722.
Lac Nipissingue: débordement, dommages, (int. Gordon), 862.
Lac Nipissing: améliorations de la navigation entre West-Bay et Monetteville (sub.), 3497.
Lac Stoney: rehaussement du niveau de l'eau, dommages (int. Sexsmith, 870; quais, coût (int. Sexsmith), 1123.
Lac-Noir: receveur de la poste (quest. G. Taylor), 5152.
Lac Saint-Jean: opérations de la société de colonisation et de rapatriement (mot. Girard pour dépôt de doc.), 4214.
Lachine: travaux au quai et aux bassins du canal (sub.), 1652; pour boucher les fissures dans le mur du nord du canal à la Côte Saint-Paul (sub.), 1658; mur nord du bassin n° 2 (sub.), 2016.
Lachute: édifice public (sub.), 1374.
Lachute-Mills: bureau de poste, correspondance à ce sujet (mot. Perley pour doc.), 165.
Lainages: observ. sur l'industrie y relative, 4355, 4396; nombre de filatures en 1896 et en 1908, laine employée, etc., filatures de Montréal devant fermer leurs portes (int. Lennox), 2738.
Laine: laine brute, inspection, droits, etc. (int. Lennox), 156; brute, importation (int. Lennox), 156; nombre de filatures de laine au Canada, en 1896 et chaque année depuis; laine canadiennne y employée (int. Lennox), 156.
Lake, sir P.: discours (int. Talbot), 1124.
Lakefield: quai, coût (int. Sexsmith), 1123.
Langue française: emploi à l'égal de la langue anglaise dans la province de Québec: pétitions à cette fin (int. Paquet), 261.
Lansdowne, salle d'exercice (int. G. Taylor), 5915.
Laprairie: brise-glace (sub.) 3067.
LeBel, Achille: réclamation contre l'Intercolonial (quest. Gauvreau), 3439.
Leblanc, J. O.: destitution (int. Crocket), 2744.
Leonardsville: quai (sub.), 1720.
Léproseries: de Tracadie et de l'île d'Arcy (sub.),854.
Lethbridge: édifice public (sub.), 1639.
Lettres patentes de certaines terres (quest. Staples), 5156.
Lévis: bassin de radoub, insuffisant (int. Paquet), 194; (sub.): quai en eau profonde, 2227; maître de poste de (quest. Monk), 4884.
Ligne panbritannique (All Red Line): projet, où en est-il rendu? (int. Borden), 154; (mot. Borden pour doc.), 164; (quest. Foster), 7416.
Lismore: quai, (int. Rhodes), 1139.
Listes électorales: coût (int. Boyce), 358; de Parry-Sound, revision en 1908, coût (int. Arthurs), 704.
Little-Current: amélioration du chenal du nord de la baie Georgienne (sub.), 3147, 3491.
Little-Narrows: quai (sub.), 2617.
Little-River: quai, coût (int. Jameson), 503; quai (sub.), 3420.
Livres: entrés au Canada, sous le régime du tarif de préférence (int. Armstrong), 2734.
Lorneville: quai (sub.), 1720.
Lowndes, Charles Bowerbank: dépôt du bill (n° 144) relatif au divorce de, 4650; 2e l., 4788, 3e l., 5146.
Lumière du jour, utilisation, bill (n° 108) y relatif, 1re l., 2632; utilisation (observ. sur le bill 108), 3386; 2e l., 3668; renvoi au comité, 3669.

MACKENZIE-KING, M.: mission en Chine (quest. Sproule), 4349; (quest. Schaffner), 6724.
Mackey's Station: bureau de poste, (int. Armstrong) 573.
Magistrature de Québec: anciens juges de la cour supérieure et du banc du roi (quest. Delisle), 5919.
Main-d'œuvre: étrangère, le Gouvt. va-t-il modifier la loi y relative? (int. Lennox) 173.
Malagash, N.-B.: transfert des dépêches (quest. Rhodes), 5925.
Manitoba: frontière, extension, pétition à ce sujet (observ. Roche), débat, 2361 et suiv.; frontières (quest. Roche), 3680.
Manufactures: industrie manufacturière au Canada, (int. Lennox) 158.
Marchandises: transport par eau, bill (n° 105), 1re l., 2825; 2e l., 7107; transport entre Canada et Angleterre (int. Sproule), 2925.
Marine et Pêcheries: ministère, administration, dépôt du rapport de l'enquête faite par l'hon. juge Cassels (mot. Borden pour doc.), 7; (dépôt), 15; achat des fournitures, nouveau mode (int. Foster), 146; poursuites au criminel contre personnes reconnues coupables, devant l'hon. juge Cassels, d'avoir fraudé le gouvt. (int. Lennox)? 159; coût de l'enquête Cassels (int. Foster), 174; fournitures, mode d'achat (int. Foster), 175; appointements (sub.), 400 et suiv.; impression des dépositions prises dans l'enquête Cassels (int. Borden), 423; impression et distribution du rapport, enquête Cassels (int. Borden), 577, 666; employés du ministère dans le comté d'Halifax (int. Borden), 703; rapport du ministère (dépôt), 777; employés du ministère à Halifax (int. Borden), 921; 1139; abolition du patronage, communication à M. le juge Cassels par le ministre à ce sujet (int. Foster), 922; comptabilité du ministère (quest. Lennox), 1830, 2026; dépt. des achats (quest. Cowan), 2084; achat des fournitures (quest. S. Sharpe), 321; adjudicataire de fournitures (quest. S. Sharpe), 3673; appointements (subs.), 3900; dépenses casuelles (sub.), 3914; discus. d'une int. sur la question du dépt., 3919, 4018, 4064; rejet de l'amendement au scrutin, 4152; rachat de fournitures, explications de M. Brodeur sur un fait personnel, 4266; capitaines au service du ministère (quest. Lachance), 4944; chantiers de construction de l'Etat à Sorel (quest. G. Taylor), 4952; entretien de steamers de l'Etat (sub.), 6998; dépenses de nolisation du "Lord-Kitchener" (sub.), 7001; brise-glace dans le détroit de Northumberland (sub.), 7002; récompenses pour sauvetages (sub.), 7004; enquêtes sur les naufrages (sub.), 7007; suppression des obstacles dans les rivières navigables (sub.), 7008; service d'observation des marées (sub.), 7008; subventions à des compagnies de sauvetage (sub.), 7009; patrouille dans les eaux du nord (sub.), 7010; organisation d'une milice navale et entretien du "Canada" (sub.), 7012; chenal du Saint-Laurent (sub.), 7214; achat de terrains pour chantiers à Sorel (sub.), 7222; pour compléter l'outillage de dragage du Saint-Laurent (sub.), 7223; quais sur le Saint-Laurent (sub.), 7225; salaires aux gardiens de phares (sub.), 7227; service des phares et des côtes (sub.), 7227; phares et aides à la navigation (sub.), 7243; steamer pour l'approvisionnement des phares et de bouées dans les Grands lacs et la baie Georgienne (sub.), 7249; brise-glace dans la baie du Tonnerre et le lac Supérieur (sub.), 7254; achat d'un terrain à St-Jean (N.-B.) (sub.), 7255; service météorologique (sub.), 7255; relevés hydrographiques (sub.), 7256.
Marine et Pêcheries—*Suite.*
Marine marchande: dépôt, par M. Brodeur, d'un bill (n° 131) y relatif, 4352; 2e l. et disc. en com. gén., 5485; dépôt, par M. Edwards, d'un bill (n° 179) y relatif, 6185.
Maritime Dredging Company: (quest. Daniel), 7120.
Markham: édifice public (subs.), 1464; édifice public (quest. Wallace), 6724.
Meaford: améliorations du port (sub.), 3502.
Medicaments brevetés: application de la loi (quest. Séguin), 3676.
Mégog: édifice public (sub.).
Mercredi des Cendres: vacances (mot. Laurier), 1395.
Messages de Son Excellence: (M. l'Orateur), ouverture de la session, 819; commission d'économie interne, institution, 167; budget, 344; convention complémentaire entre le Canada et la France, 2290; budget supplémentaire, 2776; message relatif aux budgets supplémentaires, 6398.
Message du Sénat: relatif à l'adoption des bills 79 et 117, 4348.
Métis des Etats-Unis: ceux qui ont reçu du scrip (mot. Bradbury pour dépôt de doc.), 1836.
Middle-River: prolongement des digues (sub.), 2617.
Milice, ministère: dépenses imputables sur le capital depuis 1895 (mot. Ames pour doc.), 165; service annuel (int. Worthington), 361; camps militaires des Cantons de l'Est (int. Worthington), 362; exercices annuels (int. Hughes), 719; exercices dans les universités (int. Hughes), 719; dépôts d'armes, combien d'officiers en fournissent à leurs propres frais (int. Sharpe), 869; appointements (sub.): mémoire de sir F. Borden au sujet de la milice, 2370 et suiv., 2437 et suiv.; dépenses casuelles, 2439, 2445; achat d'armes, munitions et fournitures, champs de tir, etc., 2439; exercices annuels, 2442; gratifications, 2445; soldes et allocations, 2448; matériel de guerre, 2448; entretien des propriétés militaires, 2445 et suiv.; milice active, équipement et munitions des corps permanents (int. Hughes), 2510; dépenses faites par le ministère des Travaux publics au sujet de la Milice (int. Foster), 2514; solde à Halifax, en retard (int. Crosby), 2827, 2935; inspection du corps permanent d'Esquimault (int. Barnard), 2935; dépenses (quest. Middlebro), 4882; appointements (sub.), 4273; paie et allocations (sub.), 6989; service de l'intendance (quest. Sproule), 7117.
Mill's-Point: quai (sub.), 1720.
Mines: (dépt. des), appointements, (sub.), 3884.
Mineurs de l'Ouest: quest. par M. McCarthy, relative à la grève des, 5625.
Minasville: quai (sub.), 2620.
Miner, Bill: évasion (int. J. D. Taylor), 369, 1257; (int. Meighen) 1247; évasion, (observ.), 1918; 1977; évasion (int. Taylor), 2743; (quest. J. D. Taylor), 5154.

"Minto": (quest. Rhodes), 2086.
Mistook: quai (sub.), 2701,
Moncton: agrandissement du quai (sub.), 1720.
Monetteville: canal projeté près de (quest. Gordon, Nipissing), 1647.
Monnaie royale: coût et fonctionnement, (int. Foster) 152; (mot. pour doc.) 372; nombre de pièces de monnaie frappées jusqu'au 1er janvier 1909, argent brut offert en vente aux autorités de la Monnaie en 1908, (int. Armstrong) 256.
Monnaie: frappée au Canada de 1905 à 1908, circulation de la monnaie américaine, (int. Beattie) 914.
Montréal: droits de quaiage, (int. Gervais) 920; renvoi des employés de la commission du port, (int. Gervais) 920; (port de), commissaires du, (dépôt d'un projet de résolution par M. Fielding) 3380; améliorations en aval du courant Sainte-Marie et paiement à W. J. Poupore (sub.), 3554; commissaires du port de: dépôt par l'hon. M. Brodeur, d'un bill (n° 154) les concernant, 5049; disc. générale, 5503; 2e l., 5504; disc. en com. gén., 6884; 3e l., 6908; dépôt par M. Brodeur et adoption d'un bill (n° 192), les concernant, 7077; station postale de la partie est (sub.), 1375; droits de port, (quest.), 1496; bureau de poste (agrandissements, etc.) (sub.), 1390; autonomie municipale (quest. de privilège), 1743; entrepôt de vérification (sub.), 3395.
Montréal (commission du port de): dépôt par M. Brodeur d'un bill (n° 154) y relatif, 5049.
Moore, Isaac: dépôt du bill (n° 145) relatif au divorce de, 4650; 2e l., 4788; 3e l., 5146.
Motion d'ordre: priorité des affaires gouvernementales, 4265.
Muir, Alex.: monument à (quest. Macdonell), 5357.
Musée Victoria à Ottawa: continuation des travaux de construction (sub.), 1346 et suiv.; coût de spéciments (sub.), 7409.
Musique du 36e régiment: (quest. Barr), 5148.
McCloy, Washington R.: bill (n° 169) (MM), à l'effet de donner au commissaire des brevets certains pouvoirs pour faire droit à, 1re l., 5908; 2e l., 6387; 3e l., 6951.
McQuoid, Laura. dépôt par M. Carvell du bill (n° 181) la concernant, 6387; 2e l., 6387; 3e l., 6951.
McGregor's Creek: réfection des ouvrages riverains de protection à Chatham (sub.), 3149.
McKenzie, Calvin: emploi sur l'Intercolonial (int. Rhodes), 2273.
McKenzie, Daniel: (quest. Arthurs), 4887.
McPhaiden, capitaine D., (quest. Cowan), 2084.

NAPPAN: station agronomique (question Rhodes), 5924.
Naufrage-Pond, I. P.-E.: travaux (sub.), (observ. Fraser), 2651, 2655.
Navigabilité: de la baie de Dixon, de Tucket's-Inlet et du port de Prince-Rupert, rapports (int. Cowan), 2737.
Navigation dans la Nouvelle-Ecosse (question Jameson), 5925.
Navires: ligne de charge des navires fréquentant les eaux du Canada; bill (n° 45), 1re l., 698; de guerre anglais démodés mis à la disposition du Canada (int. Barnard), 2513; navires canadiens, droits sur réparations faites en pays étrangers (int. Currie), 2923; brise-glace pour le Northumberland et le service des phares dans les Grands lacs (mot. Currie), 3232; canadiens, réparations
Navires—*Suite.*
(quest. Currie), 3228, 3378; quarantaine pour remplacer l' "Argus" et le "Challenger" (sub.), 6176; en acier, primes pour la construction des, (quest. Crosby), 6396.
Négociations commerciales avec l'Allemagne (observ. par M. Monk), 4354.
New-Glasgow: édifice public (sub.), 1362.
New-Market: dépenses pour le canal (quest. Wallace), 2021; disc. d'une int., 3288; évaluation des terrains, (mot. Lennox pour dépôt de doc.), 3231; reprise du débat relatif au creusement du canal, 3342; amendement Wallace rejeté au scrutin, 3357; canal (question Lennox), 3440; canal entre le lac Wilcox et la ville de (quest. Wallace), 5421.
New-Westminster: pénitencier, évasions (int. Smith), 2930; cale de radoub (quest. J. D. Taylor), 3223.
Nickel: droit d'exportation (quest. J. D. Taylor), 5919.
Nicolet: réparation au port (sub.), 3432.
North-Bay: inspecteur des postes (quest. Gordon, Nipissing), 1646.
North-Head: débarcadère (sub.), 1722.
Numéraire: réserve (int. Perley), 915.

OBSERVATOIRE astronomique d'Ottawa: nouveaux édifices (sub.), 650 et suiv.
Okanagan: réseau télégraphique (sub.), 3541.
Olin, Charles: voyage en Suède (int. Goodeve), 917; (mot. pour doc.), 928.
Ontario: canaux du Saint-Laurent, bureau local (sub.), 1661.
"Opportunities in Canada": combien d'exemplaires de ce livre a-t-on fait publier? (int. McCarthy), 713; éditeurs du livre portant ce titre (int. McCarthy), 2280.
Orateur, (M. Charles Marcil), élu, 2.
Orateur-suppléant: élection de M. G. R. McIntyre à ce poste (mot. Laurier), 145.
Or et argent: marquage, application de la loi de 1908 (sub.), 854.
Orientaux dans la Colombie-Anglaise (quest. Ralph Smith), 2027; explications de sir Wilfrid Laurier, 2087.
Oromocto: quai, coût (int. Crocket), 2450.
Oshawa: port, recettes perçues (int. Hughes), 2506, 2827; acquisition du port (quest. Hughes), 2025; recettes et dépenses (quest. Hughes), 2083, 3221, 3384.
Ostréiculture (sub.), 7289.
Ottawa: édifices publics (loyers, entretien, préposés aux ascenseurs) (sub.), 1692; éclairage (sub.), 1693; terrains (sub.), 1693; chauffage (sub.), 1693; parc de la côte du Major (sub.), 1694; enlèvement de la neige (sub.), 1697; réparations et mobilier (sub.), 1697; service téléphonique (sub.), 1698; frais d'entretien à Rideau-Hall (sub.), 1704, 1705, 3418; préposés aux ascenseurs (sub.), 3413; service téléphonique (sub.), 3414; édifice public pour expériences de la tourbe (sub.), 1467; édifices ministériels (accessoires) (sub.), 1470; édifices ministériels (améliorations) (sub.), 1470; 3410; terrasses (sub.), 3410; chauffage et salaires des chauffeurs (sub.), 3411; éclairage (sub.), 3411; observ. sur les expériences de la tourbe combustible par le dépt. des Mines, 1577; monnaie royale: affinerie, maison du garde, etc. (sub.), 3388; édifices publics de la rue Sussex (quest. Wright), 4885.
Ottawa Fire Insurance Company: dépôt du bill n° 139 tendant à l'autoriser à changer son nom en celui de Ottawa Assurance Company, 4520; 2e l., 4684; 3e l., 4839.

Ouvriers: statistiques concernant loi sur enquêtes au sujet des conflits ouvriers (int. Macdonald), 161.
Owen-Sound: hôtel des postes (int. Middlebro), 259; dragage et pilotis de protection (sub.), 3505.

PAIEMENTS: à des particuliers, par divers ministères (int. Sharpe), 2453; (mot. pour doc.), 2776; à Ernest Boivin et A. Debiens (int. Monk), 2919.
Pain de la Pâque: tarif sur le (quest. Perley), 4208.
Paquebots; service entre la France et le Canada: discuss. d'un projet de résolut., 4675; dépôt, par M. Brodeur, d'un bill (n° 146) y relatif, 4684; 2e l., 5486; disc. en com. gén., 5486; 3e l., 5518.
Parc de la côte du Major: vente d'une partie au Grand-Tronc (mot. Borden pour doc.), 371.
"Parliamentary Companion" (sub.), 7409.
Parsons, Frank: dépôt du bill (n° 130) relatif au divorce de, 4520; 2e l., 4684; 3e l., 5093.
Passages à niveau: (voir chemins de fer, lettre "C").
Passages à niveau sur le ch. de fer du Grand-Tronc (quest. Lennox), 2019; demandes de renseignements par M. Lennox, 2088.
Passages à niveau particuliers, 3772.
Passamaquoddy, claies dans la baie de (quest. Daniel), 6393.
Passe migratoire de la rivière Delisle: mot. Boyer pour documents y relatifs, 1835.
"Patent Record" (sub.), 3368.
Patterson, Mildred Gwendolyn: dépôt du bill (n° 143) relatif au divorce de, 4650; 2e l., 4788; 3e l., 5146.
Pâturages: baux de (quest. Herron), 3916.
Payne, John Lambert: quest. le concernant (quest. McKenzie), 1827.
Pêche d'été dans le lac du Bonnet (quest. Campbell), 1829.
Pêche: permis de plus d'un an au., prorogations de saison de pêche accordées en 1908 (int. Foster), 176; navires américains saisis, poursuites (mot. Macdonell), 179; annulation de primes (int. Bradbury), 359; primes de pêche, formules pour en obtenir (int. Crosby), 1077, 1318; (int. Borden), 1252; navire garde-pêche sur côte du Pacifique, construction, soumissions (int. Smith), 2278; pêche dans le lac Winnipegosis (int. Campbell), 2515; permis dans les eaux du Pacifique (quest. Cowan), 3683; du homard (observ. par M. Daniel), 3918; permis à Liverpool (N. E.) (mot. Crosby pour dépôt de doc.), 4214; permis dans le Pacifique (mot. Cowan pour dépôt de doc.), 4215; permis dans les lacs du Manitoba (quest. Campbell), 1481.
Pêcheries: règlement de la question des pêcheries avec les gouvernements provinciaux, rapport de M. Bostedo (int. Borden), 345; développement de nos pêcheries, institution d'un comité permanent à cette fin (mot. Sinclair), débat, 510 et suiv.; pêcheries de la rivière Pembina (mot. Sharpe pour doc.), 577; commission internationale des pêcheries, membres de cette commission (int. Borden), 1132; au Manitoba, observations, 3441; observ., 6797, 7283; Nouvelle-Ecosse, préposés des (quest. Jameson), 4946; du Cap-Breton, protection (quest. Maddin), 5916; de Pictou, gardiens et surveillants (quest. Rhodes), 5917; frais afférents aux recherches touchant les droits respectifs des gouvernements fédéral et provinciaux (sub.), 7299.
Pêcheries—*Suite.*
Pêcheurs: de la Nouvelle-Ecosse, union des, correspondance échangée avec le ministère de la Marine depuis le 1er janvier 1907 (mot. Borden pour doc.), 2283.
Peine de mort: commutations, combien depuis vingt-cinq ans? (int. Beauparlant), 706.
Pembroke: passage du chemin de fer (int. Lennox), 2281.
Pénitenciers: pénitencier de Saint-Vincent de Paul, fabrication de meubles (int. Monk), 709; (sub.), 964; pénitenciers en général (sub.), 932; pénitencier de Kingston (sub.), 934 et suiv.; de Dorchester (sub.), 967; du Manitoba (sub.), 969; de la Colombie-Anglaise (sub.), 975, 7381; de Saint-Vincent de Paul (quest. Wilson, C. A.), 1496; (quest. Monk), 6722.
Pensions: payables par suite de l'invasion fénienne (sub.), 857.
Permis de pêche à Wikwimikong (quest. Smyth). 6725.
Peterborough: travaux publics à (quest. Chisholm), 4884.
Petewawa: camp (quest. White), 5924.
Petit-Courant, dragage (quest. Smyth), 7419.
Pétrole: explosions, pertes de vies (int. Schaffner) 1114; quantité extraite dans le Manitoba et accidents causés dans l'exploitation (mot. Schaffner pour dépôt de doc.), 1500.
Phares: gardiens (int. Boyce), 355; (commission des) (quest. Cowan), 2085; au lac Winnipeg (quest. Bradbury), 1482.
Pictou: édifice public (sub.), 1363.
Pierre: brute et concassée, fourniture, soumissions (int. Blondin), 2741.
Pilotage: droits à Victoria (quest. Barnard), 3676.
Pink-Rock: quai dans la baie Shepody (sub.), 1722.
Pisciculture: opérations des établissements d'Ontario (quest. Edwards), 3680; établissements de (sub.), 7286.
Piscifacture: au Sault-Sainte-Marie (int. Boyce), 355; au lac Winnipegosis (int. Campbell), 865; à Banff (int. McCarthy), 917.
Plank, N. W., (quest. S Sharpe), 3438.
Plaster-Mines, phare de, (quest. Maddin), 7117.
Poids et mesures: inspecteurs (sub.), 472, 478; bureau intercolonial (sub.), 481.
Pointe-aux-Trembles: quai, construction (int. Monk), 863; (quai) (quest. Wilson), 1645.
Pointe-au-Père: quai (sub.), 2692.
Pointe-du-Chêne: réparations au brise-lames (sub.), 1722.
Poisson: poisson blanc du lac Winnipeg, défense de le pêcher, application au lac Playgreen (int. Bradbury), 359; poisson exporté du Manitoba, de 1893 à 1908 (mot. Bradbury pour doc.), 871; pêché en été, et expédié (mot. Bradbury pour doc.), 2247; meilleur transport pour la conservation du, (sub.), 7296.
Pommes de terre: poids légal du sac de pommes de terre, loi ou règlement à ce sujet (int. Macdonell), 371.

Pont de Québec: production du rapport de l'enquête sur l'écroulement (quest. Boyer), 1822.
Pont entre Grenville et Hawkesbury (quest. Perley), 1646.
Porcelaines: droit douanier (quest. Wallace), 4883.
Porcs: nombre abattus par certains établissements, du 1er nov. 1907 au 1er nov. 1908 (mot. Beattie pour doc.), 721; droits sur porcs importés des Etats-Unis (int. Blain), 866; abattus dans comtés de Kent et d'Essex, inspection (int. McCuaig), 2919.
Ports et rivières de la Nouvelle-Ecosse (sub.), 1715; du Nouveau-Brunswick (sub.), 4273; (sub.), 6868; dans Ontario (sub.), 6868; dans la Colombie-Anglaise, 6868; Nouvelle-Ecosse, 2235; ports, rivières et ponts, améliorations générales (sub.), 2614, 2650, 2697.
Ports, rivières et ponts: réparations et améliorations générales (sub.), 3142; au Manitoba (sub.), 3159; dans la province de Québec: améliorations (sub.), 3429; améliorations (sub.), 3492.
Ports et quais de l'Etat: projet de loi (n° 89) déposé par l'hon. M. Brodeur), 1re l., 2082; 2e l., 4653; disc. en comité général, 6192, 6429; 3e l., 6432.
Port-Arthur (sub.): améliorations au port et à la rivière, 2208.
Port-Bruce: port, travaux (int. Marshall), 863.
Port-Colborne: travaux d'améliorations (sub.), 2008.
Port-Crédit: havre (quest. Blain), 3224.
Port-Hastings: quai (sub.), 2620.
Port-Hood: brise-lames de (quest. G. Taylor), 5148.
Port-Stanley: jetée (int. Marshall), 361; arrêtes du côté est de l'entrée du port (sub.), 3152; jetée de (quest. Crothers), 4272.
Port de Montréal, Québec et Trois-Rivières (mot. Ames pour dépôt de documents), 1836.
Postes: ministère, rapport (dépôt), 13; poste rurale, distribution gratuite, système ou principe adopté (int. Borden), 154; poste rurale, achat de boîtes (int. Armstrong), 186; bill (n° 19) pour modifier la loi des postes, concernant lettres et objets recommandés et ensuite perdus, 1re l., 252; 2e l. et comité, 778; 3e l., 929; service quotidien entre Stittsville et "The Pines" (int. Wilson), 351; entre Roblin et Forest-Mills (int. Wilson), 352; entre Dorland et E.-U. Loyalist (int. Wilson), 352; boîtes de la poste rurale délivrées dans le comté de Dufferin (int. Barr), 359; boîtes distribuées, en général (int. Armstrong), 366; enveloppes déchirées, moyens adoptés pour prévenir ce mal (int. Armstrong), 368; service des facteurs ruraux entre Thetford, Arkona et Port-Frank (O.) (int. Armstrong), 503; transport du courrier, renouvellement d'entreprises (int. Armstrong), 504; lignes postales, nombre et longueur (int. Armstrong), 509; boîtes postales, importation (int. Armstrong), 575; appointements et dépenses casuelles (sub.), 645; poste rurale dans le comté de Grey (int. Middlebro), 707; poste rurale, salaires des courriers (int. Armstrong), 713; appointements (sub.), 758; dépenses casuelles (sub.), 764; nombre total de routes postales au Canada (int. Armstrong), 858; courrier, transport de Londonderry à Great-Village (int. Stanfield), 870; entre gare et bureau de poste de Winnipeg (int. Bradbury), 916; tubes pneumatiques achetés pour service des postes, valeur (int. Ames), 1127; poste rurale dans le comté de Prince-Edouard (int. Porter), 1136; mandats-poste et bons de poste, émis de 1905 à 1908, payables en Canada ou en Angleterre, valeur (int. Macdonald), 1311; à Newmarket et Aurora frais de l'administraction (quest. Wallace), 1648; itinéraire d'Ahmic-Harbour et de Trout-Creek (quest. Arthurs), 3379; aménagements du bureau de Darthmouth (observ.), 3442; (service ext.) traitements et allocations (sub.), 1744, 1796; (divers) (sub.), 1815; courrier hebdomadaire en Nouvelle-Ecosse (quest. Sinclair), 1832; bureaux de, dans le comté de Peel (quest. Blain), 3221; commis ambulants (quest. Gauvreau), 3439; service des dépêches entre Brighton et Campbellford (quest. Owen), 3865; poste rurale (sub.), 1814; dans la prov. de l'Alberta (mot. McCarthy pour dépôt de doc.), 3231; service dans la circonscription de Northumberland-est (quest. Owen), 3681; service à Sainte-Justine (quest. Boyer), 3681; service des dépêches entre Campbellford et Brighton (quest. Owen), 3680; dépôt d'un projet de résol. par M. Lemieux, modifiant la loi des, 4018; adoption, 4468; dépôt, par M. Lemieux, d'un bill (n° 136) y relatif, 4486; 2e l., 6625; discuss. gén., 6625; 3e l., 6637; factage dans les villes (quest. Foster), 5423; recettes de certains bureaux (quest. Edwards), 5918; bureau de Glace-Bay (quest. Maddin), 5921; bureau de Greenfield (quest. Fraser), 6065; transport des dépêches entre Larne-Valley et la gare (quest. Fraser), 6066; bureau de Westville (N.-E.) (quest. Sexsmith), 6391; bureau d'Uxbridge (quest. S. Sharpe), 6396; livraison gratuite dans les campagnes (quest. Armstrong), 6726; renvoi du receveur de Souris (observ.), 7183.
Postes—*Suite.*
Postes télégraphiques: approvisionnement (quest. Burrell), 2026.
Prairie Province Trust Company: dépôt, par l'hon. M. Sutherland, d'un bill (n° 163) la concernant, 5517; 2e l., 6387; 3e l., 6951.
Presse associée: service des dépêches, dépenses (int. Lennox), 350.
Preston, W. T R.: agissements, protestation de la chambre de commerce étrangère de Kobe, Japon (int J. D. Reid), 194; (int. German), 507; (quest. Ames), 4213.
Primes d'immigration à des sociétés (quest. Lancaster), 1486.
Primes aux agents d'immigration (quest. Chisholm), 1487.
Primes ou subventions en souffrance (int. Currie), 2924.
Prince-Albert: pénitencier de la Saskatchewan (sub.), 1643.
Prisonniers: libérés sur parole ou élargis, préparation de l'état y relatif, coût (int. Foster), 709.
Produits: transport en compartiments frigorifiques (int. Sproule), 2983.
Produits maraîchers: importations totales (quest. Wallace), 5358.
Prorogation, message du Gouverneur général annonçant la date, 7420; sanction royale de projets de loi, 7432.

Province de Québec: brochure publiée à son sujet par le ministère de l'Intérieur (int. Paquet), 715.
Publications: (mot. Foster pour doc. concernant certaines publications), 2267
Pulpe et papier: exportation aux Etats-Unis et en Angleterre (quest. Béland), 3222.

QUACO: travaux à la jetée de l'est (sub.), 1723.
Quais: construction, sommes y affectées (int. Barnard), 367; dans comtés de Queen et Sunbury, construction (int. Crocket), 2452, 2508; entre Longue-Pointe et Pointe-aux-Trembles, construction (int. Wilson), 1127; à Saint-Zotique et aux Cèdres (quest. Lortie), 1479.
Quarantaine: crédit supplémentaire (sub.), 3375.
Québec: compagnie du pont, combien payé à ses actionnaires? (int. Foster), 169; reconstruction du pont (int. Borden), 171; paiements aux actionnaires de la compagnie du pont (int. Foster), 169; reconstruction du pont, préparation des plans (sub.), 2164; pont sous-marin en remplacement du pont écroulé: projet (int. Lennox), 2453; travaux du pont (sub.), 2212; bureau de poste (sub.), 1391; arsenal fédéral (quest. Stanfield), 3225.

RAMA: township, chemins et ponts (int. Sharpe), 713.
Rapides de Saint-André: écluses, construction, nombre d'hommes y employés (int. Bradbury), 559; (sub.), 2214.
Recensement: prochain, crédit à cette fin (int. Boyer), 560; recensement et statistiques (sub.), 733 et suiv.
Réfrigération: expédition d'articles en Grande-Bretagne (mot. Sproule pour dépôt de doc.), 3232.
Règlement de la réclamation présentée par Mme A. G. Clarke pour la mort de son fils (sub.), 7323.
Remèdes brevetés: (sub.), 484.
Rentes viagères de l'Etat: bill (n° 109) pour modifier loi y relative, 1re l., 2825; 2e l., 7106; 3e l., 7107; état des opérations (quest. Haggart), 3678; pour les vieillards, frais de gestion (sub.), 6988.
Représentation proportionnelle: projet de résolution Monk (débat), 2746 et suiv.
Réserve indienne de Rama: fonds tenus en fidéicommis par le Gouvernement pour le compte des Indiens de cette réserve, total (int. Sharpe), 572.
Réserve de Saint-Pierre: réclamations y relatives, correspondance à ce sujet (mot. Bradbury pour doc.), 373; abandon (mot. Smyth pour dépôt de doc.), 4214; traité négocié (mot. Bradbury pour dépôt de doc.), 1500.
Réserve du lac du Cygne: acquisition (int. Staples, 504.
Réserve des Indiens Dokis: paiement des concessions de terres (int. Gordon), 571.
Réserve indienne de Caughnawaga (quest. Boyce), 1489.
Réserves indiennes de la Colombie-Anglaise: (mot. Barnard pour dépôt de doc.), 1835.
Réserve indienne de Kitsilano (quest. Cowan), 2083.
Réserve des Indiens du Sang, Alberta (quest. Wallace), 7118.
Réserve indienne de Nipissingue: vente (int. Gordon), 720.
Réserve du parc, dépenses (sub.), 7333.
Ressources nationales: commission pour veiller à leur conservation et à leur développement (mot. Borden), 375; projet de résolution à ce sujet (observ. Laurier), 724, 725.
Ressources naturelles: (motion Laurier pour reconstituer le comité y relatif), 1644; dépôt par M. Fisher d'un bill (n° 159) relatif à la conservation des, 5247; dépôt d'un projet de résol. relatif au personnel du comité, 5518; discuss. du projet en comité gén., 6679; adoption, 6699.
Revenu de l'intérieur: rapport (dépôt), 13; à quand le retour du ministre, l'hon. M. Templeman, à son poste? (int. Foster), 14; ministère, appointements (sub.), 451 et suiv., 470; frais de déplacement, loyer et combustible (sub.), 461, 473; rapport concernant confiscation, dépôt (int. Barr), 2935; fonctionnaires à Belleville et Corbyville (quest. Porter), 5149.
Revenus divers: pour décembre 1908 (int. Borden), 155; (mot. Borden pour doc.), 165.
Richibouctou (cap): débarcadère; règlement avec John Jardine (sub.), 3423.
Ridout, John Grant: dépôt d'un bill (n° 121) par M. Guthrie, pour lui faire droit, 4018; 2e l., 4206; 3e l., 5093.
Rimouski: quai (sub.), 2701.
Rivière Bonaventure: pilier protecteur (sub.), 2703; jetée de déviation (sub.), 3464.
Rivière Fraser: débordement (int. Taylor), 2735.
Rivière-du-Loup (Fraserville): dragage, entreprise accordée, mais travaux non encore exécutés (observ. Gauvreau), 2505; travaux (sub.), 3471.
Rivière du Moulin: jetée de protection (mot. Ames pour doc.), 2283.
Rivière Napanee: dragage (observ. Wilson), 2226.
Rivière Richelieu: travaux (sub.), 2704; (int. Monk), 3019; améliorations, bureau établi à cette fin (quest. Monk), 1251.
Rivière Saguenay: dragage, etc. (sub.), 2966, 3046; quai (sub.), 3472; barrages (quest. Girard), 4454.
Rivière Saint-Charles (sub.): améliorations à l'entrée de l'estuaire, 2228.
Rivière Saint-Maurice: chenal entre Grandes-Piles et La Tuque (sub.), 3067.
Rivière Vernon: pont (sub.), 2653.
Rivière Michipocoten: quai (int. Boyce), 356.
Rivière Magnetawan: navigation, amélioration (int. Arthurs), 503.
Rivière de la Mission: quais(quest. R. L. Borden), 7260.
Rivière Assiniboine: redressement de son cours (int. Meighen), 498; coût des travaux (int. Meighen), 1308.
Rivière Holland débit (int. Currie), 499.
Rivière Niagara: embacle de places(quest. Lancaster), 4952; volume d'eau s'écoulant par les chutes (int. Magrath), 1133.
Rivière Nipigon: dragage (quest. Boyce), 5920, 3863, 4455.
Rivière Rouge: expédition de la (quest. Boyce) 4213.
Rivière Blind: dragage au quai (sub.), 3481.
Rivière Sydenham: travaux de nettoyage (sub.), 3515.
Rivière Espagnole: travaux d'améliorations (sub.), 3515.

Rivière Saint-François: débarcadère à Saint-François du Lac (sub.), 3473.
Rivière Schell: pont, construction (int. Roche), 558.
Rivière Yamaska: jetée de débarquement à Saint-Maréchal (sub.), 3433; dragage (sub.), 3480.
Rivière Assiniboine: améliorations près de Portage-la-Prairie (sub.), 3175, 3524.
Rivière Otonabee à Peterborough: dragage (quest. Bradbury), 3219; dragage (quest Bradbury), 4453.
Rivière Allegash: diversion des eaux (discussion d'une motion y relative, 3258.
Rivière Blanche: travaux (sub.), 3140.
Rivière Montréal: barrage (int. Gordon), 571; améliorations en amont de Latchford (sub.), 3149.
Rivière St-Pierre: int. Monk sur le régime des eaux, 4461; rejet, 4468.
Rivière Sissiboo: pont (observ.), 7169.
Rondeau-Harbour: améliorations (sub.), 3154.
Royal Guardians: bill (n° 95), institution civile, 1re l., 2238; 2e l., 2725; 3e l., 4788; renvoi, 7418.
Rutherford, Dr: question le concernant, (quest. Monk), 1821.

SAINT-ALPHONSE de Bagotville: prolongement du quai (sub.), 3068; enlèvement de roches (sub.), 3069.
St. Andrews: quai (sub.), 1739.
Saint-François-du-Lac: quai (sub.), 3065.
Saint-Fulgence: quai (sub.), 3074.
Saint-Jean (N.-B.) (sub.): améliorations au port, 226; dragage (int. Foster), 2280; surintendant du dragage (quest. Daniel), 5917; pavillon des immigrants (sub.), 3394; fleuve et tributaires (sub.), 1727; quai où se fait sentir la marée (sub.), 1732; levés entre Fredericton et Woodstock (sub.), 1735; trav. d'améliorations au port (sub.), 1739; travaux de dragage (observ. par M. Daniel), 4486, 4531; rejet au scrutin, 4647; édifice public (sub.), 1364; salle d'exercice (sub.), 1364; dragage (quest. Foster), 2024; édifice public (sub.), 1391; terrains militaires, loués (int. Monk), 708; receveur de la poste (int. Daniel), 917; approvisionnement des dragons canadiens (int. Monk), 2928; quai, dépenses (int. Monk), 2929; travaux dans le port, à qui adjugés? (int. Monk), 2931.
Saint-Jean des Chaillons: quai (sub.), 3112.
Saint-Joseph: quai, dépenses; ville vendue pour taxes en 1908 (int. Armstrong), 2766.
Saint-Joseph (C.-A.): hôpital (quest. Barnard), 3380.
Saint-Michel d'Yamaska: débarcadère (sub.), 3068; débarcadère (sub.), 3448.
Saint-Nicolas: quai, réparations (sub.), 3077.
Saint-Polycarpe: bureau de poste (quest. Lortie), 5149.
Sainte-Anne-de-Bellevue: dragage aux écluses (quest Boyer), 3684.
Sainte-Anne des Monts: améliorations du port (sub.), 3475.
Salle d'armes: construites depuis 1er juillet 1896, dépenses, etc. (mot. Foster pour doc.), 164; construction (mot. Foster pour doc.), 2247.
Sanction royale, 4350, 4351, 4352..
Sandy-Cove (brise-lames à): (quest. Jameson), 1498; paiements en souffrance (quest. Jameson), 1829; brise-lames (sub.), 3421.
Sault-Sainte-Marie: pose des bouées (quest. Boyce), 3683; canal: construction (sub.), 2015; reconstruction de la jetée à l'entrée du nord (sub.), 2015; quai, dragage des abords (sub.), 3154; dragage des abords du quai (sub.), 3506.
"Scotia", vapeur (quest. Crosby), 515.
Sea-Gull: quai (int. Boyce), 357.
Seal-Cove et Grand-Manan: jetée brise-lames (sub.), 1740.
Secrétaire de scrutin à Vancouver (quest. Cowan), 1497.
Secrétaire d'Etat: rapport (dépôt), 15; démission de M. Scott et son remplacement par M. Murphy (int. Boyce), 193; appointements, dépenses casuelles (sub.), 484, 487.
Section commune de Fort-William, bill (n° 25), 3e l., 1818.
Selkirk: bureau de poste (int. Bradbury), 366, 558.
Sénat, législation (sub.), 7411.
Serments d'office: prestation, (bill n° 1), 9.
Service civil: liste (dépôt), 15; quels services ont été réorganisés sous l'empire de l'article 8 de la loi, et combien d'employés surnuméraires ont été classifiés suivant l'article 7, et quels sont leurs appointements? (int. Foster), 148; nominations depuis septembre 1908, deniers versés sans un vote du Parlement, en vertu de l'article 47 (int. Foster), 148; modification de la loi du service civil (mot. Borden pour doc.), 164; augmentations d'appointements, en vertu de la nouvelle loi, projet de résolution Fisher (avis), 167; (débat), 306 et suiv., 424, 1004, 1198; commission du service civil: appointements (sub.), 407, 743; rapport de la commission, dépôt (int. Foster), 921, 1078; personnel du, (quest. Turriff), 1646; paiements au personnel du service intérieur (quest. Foster), 2019; examinateurs (quest. Foster), 4271; dépôt par M. Lemieux, d'un bill (n° 137) concernant le personnel des Postes, 4486; disc. en comité gén., 6637; 3e l., 6644; adoption du projet de résolution de M. Fisher sur l'augmentation gén. des traitements, 6644; dépôt par M. Fisher, d'un bill (n° 187) relatif à l'augmentation gén. des traitements, 6644; disc. gén., 6644; 2e l., 6660; disc. en comité gén., 6660; 3e délibération, 7157; 3e l., 7169; adoption des amendements du Sénat, 7414.
Service de navigation à l'Ile du Prince-Edouard: retrait par M. Warburton d'une mot. pour dépôt de doc., 4262.
Service ambulant: augmentation des appointements du personnel (int. Macdonell), 354.
Sercice géologique du Canada: discussion d'une mot. relative au, 3232.
Service des mines: recherches relatives aux dépôts de minerais et de minéraux économiques (sub.), 7408.
Service des phares et des côtes (sub.), 7323.
Service à vapeur entre le Canada et Terre-Neuve (sub.), 6978; entre le Canada et la Nouvelle-Zélande (sub.), 6978; entre le Canada et le Sud-Africain (sub.), 6978; entre Halifax et Canso (sub.), 6979; entre Halifax et Terre-Neuve (sub.), 6979; entre Halifax et Spry-Bay (sub.), 6979; entre la terre ferme et les îles de la Madeleine (sub.), 6979; entre Prince-Rupert et Jedway (sub.), 6980; entre l'île du Prince-Edouard, le Cap-Breton et

Service à vapeur entre le Canada et Terre-Neuve—*Suite.*
Terre-Neuve (sub.), 6980; entre Québec et Blanc-Sablon (sub.), 6980; entre Saint-Jean et Halifax (sub.), 6982; entre les ports de Saint-Jean et Minos Basin (sub.), 6982; entre les ports de Victoria, Vancouver et Skagway (sub.), 6983.
Service de goélette entre Gaspé et la côte nord (sub.), 6979.
Service océanique et postal entre le Canada et la Grande-Bretagne (sub.), 6977.
Service de paquebots entre le Canada et le Mexique sur les océans Atlantique et Pacifique (sub.), 6978, 7420.
Shelburne: édifice public (sub.), 1363.
Sherbrooke: édifice public (sub.), 1391 ; salle d'exercice (quest. Edwards), 3679; formation d'un régiment (quest. Worthington), 5928; salle d'armes (quest. Worthington), 5929.
Shippegan: améliorations du port (sub.), 1740.
Silver-Centre: quai (sub.), 3506.
Simcoe: édifice public (sub.), 1470, 1601.
Sloan, William, député de Comox-Atlin, démission, avis (M. l'Orateur), 15.
Smith, Thomas L., brevet, bill (n° 71), en comité, et 3e l, 2725.
Smith, John: dépôt par M. Guthrie, d'un bill (n° 151), pour faire droit à, 5246, 2e l., 5766; disc. en comité gén., 6375; 3e l., 6378.
Sociétés coopératives: projet de loi à ce sujet (observ. Monk), débat, 2455 et suiv.
Société canadienne de la Croix Rouge: dépôt, par M. Macdonell, d'un bill (n° 160) la concernant, 5246; 2e l., 5766; 3e l., 6373.
Sorel, quai en eau profonde (sub)., 3114, 3477.
Soulanges (canal) édifice public (sub.), 1658 ; réparations au canal (sub.), 1658; quais (mot. Lortie pour dépôt de doc.), 3230.
Soumissions : reçues dans tout département, comment procéder à leur sujet, (projet de résol. Reid), 178, (débat) 197 et suiv.; 268 et suiv.; 599 et suiv.; amend. Guthrie, 209, mis aux voix et adopté, 609; (*voir* aussi Travaux publics, lettre " T ").
Souris (Man.): directeur de la poste (quest. Schaffner), 2022.
South-Hampton: prolongement du dock (sub.), 3507.
South-Lake-Vale: chenal (sub.), 2620; ouverture du chenal (sub.), 3420.
Spry-Bay: quai de (quest. Crosby), 5151.
Squatters: de la montagne à la Tortue (quest. Schaffner), 1496.
Squatters près de Dauphin: aide aux (quest. Campbell), 3220
"Stanley" (quest. Rhodes), 2086.
Stations météorologiques d'Ontario (quest. Thornton), 3377; de Port Hope (question Thornton), 4207.
Stations agricoles: disc. d'un projet de résol., 2032.
Statistiques publiées en 1908, coût, etc. (mot. Foster pour doc.), 164.
Statuts: impression, retard (int. Macdonell), 191.
Steamers: établissement d'un service entre le Canada et la France (projet de résolution Laurier), 2129; entre le Canada et l'Allemagne (int. Fowke), 2737, du dépt. des Affaires indiennes sur le lac Winnipeg (quest. Bradbury), 1482; " Lady-Evelyn ": coût, améliorations, service, etc. (int. Foster), 150. " Stanley " et " Minto ": officiers et membres de l'équipage (int. Fraser), 711; du gouvt.: le " Zaïde " et le ' Gladiator " (quest. Steamers—*Suite.*
Madden), 5916; " Falcon " et " Fearless " : achat (int. Foster), 195; " Montcalm " : équipage, service, coût (int. Paquet), 173; coût, réparations, etc. (int. Foster), 174; travail fait par ce steamer, au Cap-Rouge (int. Paquet), 346; nouvel ingénieur (int. Paquet), 576; brise-glace: pour le détroit de Northumberland, construction (int. Fraser), 710; " Anticosti ": réparations (int. Crosby), 706.
Stellarton: gare de l'Intercolonial (quest. Sexsmith), 5915.
Stork, W. W.: inspecteur vétérinaire (quest. Barr), 6398.
Strachan, A. A.: demande de lettres patentes (mot. Lake pour dépôt de doc.), 4215.
Sturgeon, I.P.E.: jetée; construction, a-t-on demandé des soumissions pour ces travaux? (int. Fraser), 1309; quai (sub.), 2652.
Subsides: (mot. Paterson pour comité général) 145; adoption en épreuve définitive (observ.), 4272.
Substances alimentaires et engrais: falsification (sub.), 481.
Substances alimentaires pour animaux domestiques: dépôt du bill (n° 127) ,par M. Templeman, y relatif, 4154; 2e l. et passage aux articles, 5470; 3e l., 5484; adoption des amendements du Sénat, 7075.
Subventions aux ch. de fer: dépôt par l'hon. M. Graham, d'un bill (n° 174) modifiant une erreur de copiste dans la loi y relative, 5912; 2e l., 7073; disc. en com. gén., 7074; 3e l., 7074.
Sucre de betterave: droit sur le (question Hughes), 3222.
Sud-africain: fonds patriotique, qu'en fait-on? (int. Wallace), 2279; concessions de terrains aux soldats du contingent du (quest. Daniel), 6721.
Système métrique (sub.), 480.

TABAC: tabac canadien et tabac importé, timbres (sub.), 461, 463, 473.
Tabac canadien: encouragement de la culture (sub.), 6174.
Tangier: port, prolongement du quai (sub.), 2624.
Tarifs de la ligne Brockville-Westport (quest. G. Taylor), 3673.
Tarifs des télégraphes et téléphones, mise en vigueur (int. Lennox), 2925.
Tarif douanier: retrait, par M. Sealy, d'un projet de résol. relatif aux droits sur les produits agricoles, 4262; modifications y relative (quest. Monk), 4354.
Téléphones: disc. d'un projet de résolution relatif aux tarifs, 1863; amendement Maclean, 1891.
Télégramme au "Colonist": question de privilège par M. Borden, 1472.
Télégraphie sans fil à bord des navires: dépôt, par M. Lewis, d'un projet de loi (n° 74) y relatif, 1472; système Marconi, stations entre Montréal et Québec (int. Ecrement), 2957.
Téléphone: stations téléphoniques entre Montréal et Québec, à l'usage de la marine, combien? (int. Ecrement), 2742.
Téléphones provinciaux (quest. Daniel), 1498.
Templeman, l'hon. M.: entrefilet du " News " de Toronto, au sujet d'une dépêche de M. Templeman (explication par sir Wilfrid Laurier), 700.

Terrains houilliers: dans la Saskatchewan et l'Alberta: mot. Lake pour dépôt de doc. y relatif, 1500.
Terres fédérales: bill (n° 8) por modifier loi, concernant erreur de mise en pages (hon. M. Oliver), 1re l., 97; 2e l. et comité, 398; 3e l., 424; état des recettes totales provenant d'aliénation de terres (mot. Ames pour doc.), 181; le Gouvt. se propose-t-il d'accorder des terres aux vétérans qui ont combattu au Nord-Ouest, en 1885? (int. Macdonell), 192; terres vendues pour les gares du Grand-Tronc-Pacifique, etc. (int. Foster), 149, (mot. Foster pour doc.), 371; octroi de terres au chemin de fer Qu'Appelle, lac Long et Saskatchewan (int. McCraney), 495; homesteads et préemptions, concédés, entre 1er avril et 31 décembre 1908 (int. Ames), 509; concessions de 1866 (int. Edwards), 704; un volontaire peut-il être substitué à un autre pour remplir conditions de homesteads (int. Herron), 1137; concessions de terre aux volontaires du Sud-Africain, nombre de certificats qu'ils peuvent obtenir, possibilité d'acheter et de revendre terres ainsi obtenues (int. Hughes), 1244; nombre d'acres concédés au Nord-Ouest, à titre de homesteads et de préemption(int. Hughes), 1245; terrains houillers et forestiers de la Saskatchewan et de l'Alberta, superficie, recettes (int. Lake), 1250; bill (n° 64) pour corriger erreur dans bill adopté l'an dernier, 1re l., 1303; adoption d'un amendement du Sénat au bill (n° 8)) déposé par M. Oliver, 3079; explications par M. Sproule sur des faits personnels relatifs au bill (n° 69), 3176; dans l'Alberta (quest. Herron), 3376; octroi à des civils (quest. Ames), 4208; concessions nos 1316, 1317, 1318, 1330 à 1336, et 1360 à 1365 (mot. Bradbubury pour doc.), 2303;; échange de terrains dans la ville de Brandon (int. Staples), 2453; terres non encore vendues au Nord-Ouest (int. Chisholm), 2508; irrigation de certaines terres (int. Campbell), 2514.
Terres marécageuses: retour à l'Etat (mot. Molloy pour dépôt de doc.), 3231.
Terres publiques de la zone des chemins de fer en Col.-Angl. (quest. Goodeve), 1828.
Terres affectées à l'entretien des écoles dans la province d'Alberta (quest. McCarthy), 7418.
Tiffin (sub.),: améliorations au port, 2233.
Tignish: prolongement des jetées du chenal (sub.), 2684.
Timbres-poste du tricentenaire (quest. Perley), 3863.
Tompkins, Hannah Ella: dépôt du bill (n° 135) relatif au divorce de, 4650; 2e l., 5146; 3e l., 6373.
Toronto: observatoire météorologique de (sub.), 1590; bâtiments militaires de, magasin (sub.), 1590; améliorations du port (sub.), 3507; vieux fort et terrain adjacent (quest. Foster), 4206; salle d'exercice de (installations supplémentaires (sub.), 1589; améliorations au port (sub.), 3154; vieux fort à (observ. par M. Foster), 3154; (quest. Foster), 6733.
"Toronto Sunday World": explicat. de M. M. Clark au sujet d'un article, 4159; explicat. de M. D. B. Neely au sujet d'un article du même journal, 4160.
Traducteurs des Communes: fonctions et organisation (mot. Boyer) pour dépôt de doc.), 1835.
Traduction française: de la loi relative aux terres du domaine fédéral (int. Boyer), 560; traduction des lois, titres non traduits en français, dans la version française (observ. Paquet), débat, 2132; traduction française, au ministère de l'Agriculture (int. Paquet), 2956.
Traduction française des bulletins du recensement et statistiques (quest. Boyer), 1483.
Trafic-marchandises: commis, rapport du comité de conciliation à leur égard (mot. Crosby pour doc.), 2745.
Train spécial: explications, par M. Conmee, sur un fait personnel, 4525.
Traités: quand signés et déposés, (int. Borden), 8; traité relatif aux voies navigables internationales, avec les Etats-Unis, quand le texte en sera-t-il communiqué à la Chambre (int. Borden), 165, 305; (observ. Borden à ce sujet), 182, 423; (rép. de sir Wilfrid Laurier à int. Borden), 578, (observ. Borden), débat, 668 et suiv., (int. Borden), 1133; traités du 11 avril 1908, (mot. Borden pour doc.) 1141; traité relatif aux eaux navigables internationales, (mot. Borden pour doc.) 1141, 1253; traité concernant eaux limitrophes et pêcheries du Nouveau-Brunswick, entrefilet du "Globe", de Saint-Jean (int. Daniel), 1313; avec les Etats-Unis: observ., 1574; déclaration de sir Wilfrid Laurier, 1650; relatif aux eaux limitrophes: observ., 1428; 1651; concernant les eaux limitrophes et la frontière (quest. Boyce), 4522; quest. Borden, R. L.), 4712; relatif aux eaux navigables et aux frontières (quest. Macdonell), 6604; franco-canadien (quest. Macdonell), 5152; tarif minimum (quest. S. Sharpe), 5422; franco-canadien (quest. Foster), 7416.
Tramways (circulation des) le dimanche (quest. Beattie), 1494.
Transcontinental national (quest. Borden), 1477; frais de construction (quest. Perley), 3917; sous-adjudicataires dans la Colombie-Anglaise (observ.), 4157; marchés pour la section des prairies (quest. Currie), 4209; mot. Alexander Haggart pour dépôt de doc. sur l'état des travaux, 1500; soumissions pour traverses (quest. S. Sharpe), 6396; dépôt, par M. Graham, d'un bill (n° 153) y relatif, 5049; 2e l., et disc. en comité gén., 5504; 3e l., 5504; cour de garage à La Tuque (quest. Blondin), 6603; études du tracé et frais de construction (sub.), 7327 (Voir chemin de fer à la lettre "C").
Travail: observ. par M. Verville, sur la journée de, pour les ouvriers, 6209; adoption d'un projet de résol, déposé par sir Wilfrid Laurier, créant un département du Travail, 5624; dépôt, par sir Wilfrid Laurier d'un bill (n° 165) y relatif, 5624; 2e l., 7043; 3e l., 7070.
Travaux publics (sub.): travaux divers non prévus au budget, 2168; (département des): entreprise de dragage (quest. Macdonald), 3124; dans la circonscription de Huron-est (quest. Chisholm), 3677; ministère, dépôt des instructions aux acheteurs du dépt., 3860; dans Wellington-sud, (quest. Chisholm), 3865; traitements (sub.), 3875; dépenses casuelles (sub.), 3882; loyers, réfections, ameublement, etc., (sub.), 3883; dans Middlesex-ouest (quest. Th. Chisholm), 4460.

Trent (canal) (sub.), 1667; 1991; construction, (sub.), 3358; amendement J. A. Currie rejeté au scrutin, 4274; dommages aux terrains sur le canal de la vallée de la, (quest. Sexsmith), 4889.
Tribunal de la Haye, dépenses d'arbitrage au (sub.), 7403.
Tricentenaire de Québec (quest. Foster), 1821.
Tuberculose: congrès international à ce sujet, à Washington, le Gouvt. a-t-il envoyé des représentants (int. Perley), 1251.

UNION fédérale des colonies et de l'empire: disc. d'un projet de résol. de M. Hughes y relatif, 6734, retrait de la motion.
Upper-Prospect: brise-lames (sub.), 3421.
Usines pour expériences pour la destruction du chien de mer (sub.), 7291.
Usure: personnes poursuivies en vertu de la loi y relative (int. Staples), 508.
Uxbridge: bureau de poste, achat d'un emplacement (int. Sharpe), 189; bureau de poste (quest. S. Sharpe), 1832.

VACANCES: Mercredi des Cendres (mot. Laurier), 1395; de Pâques (mot. Laurier), 3918.
Vacances à la cour Suprême du Nouveau-Brunswick (quest. Crocket), 7015.
Vancouver: édifice public (sub)., 2214; élévateur à grain, construction (int. Cowan), 2738. maintien de l'essayerie (sub.), 7409.
Vautelet, H. E. (honoraires de), (quest Northrup), 1491.
Vétérans de 1866-67: récompense (quest. Middlebro), 3678.
Viandes: application de la loi y relative, exemptions, transport des viandes (int. Clarke) 162.
Victoria : pavillon des immigrants (sub.), 2214; améliorations au port, 2234 garde-pêche du comté (quest. Maddin), 5922; commission du pilotage (observ.), 7192.
Vieillesse: pensions, application de la loi, nombre des bénéficiaires (int. Foster), 147.
Villes canadiennes: latitude et longitude (int. Paquet), 2512.
Voies et moyens: (mot. Paterson pour comité général), 145; dépôt d'un projet de résol. modifiant le tarif douanier, 5361; adoption, 5365; dépôt, par M. Fielding, d'un bill (n° 162) y relatif, 5365, 1re et 2e l., et adoption, 5365.
Voitures automobiles: emploi des, par le dépt. des Chemins de fer (quest. Stanfield), 1820.
Vote: bureaux de, (quest. Elson), 3439.

WAGONS-POSTE (quest. Sproule), 3862.
Wake, John: dépôt, par M. McCreary, d'un projet de loi (n° 179) tendant à lui faire droit, 6179; 2e l., 6387; 3e l., 6951.
Wallberg, M.: réclamations de, (quest. S. Sharpe), 4211.
Wallace-Bridge: quai (quest. Rhodes), 2022.
Watson, R. J.: emplois (int. Sexsmith), 2280.
Welland: édifice public de, (sub.), 1600; canal (sub.), 2008, 2014; travaux publics (quest. Chisholm), 4213.
Welshpool: quai (sub.), 1740.
Westmoreland: juge de la cour du comté (quest. McAlister), 5153.
Westport: quai, coût (int. Jameson), 502.
Westville: édifice public (sub.), 1364; bureau de poste, construction (int. Crosby), 2915.
Weymouth, N.-E.: port, améliorations (observ. Jameson), 2493; changement de nom du bureau de poste (mot. Jameson pour dépôt de doc.), 3230.
Whitby: édifice public (sub.), 1471; 1599; port, projet d'acquisition (int. Hughes), 2505.
Whitehead: quai (sub.), 1740.
William-Head, quarantaine (sub.): améliorations aux édifices, ameublement. etc., 2206.
Wilmot, Mme Elizabeth: pension (sub.), 930.
Windsor: édifices publics(quest. Black), 4523.
Wingham: édifice public à (quest. Chisholm), 4884.
Winnipeg: entrepôts de la douane (sub.), 1635; édifice des postes (sub.), 1636.
Winnipeg-Beach: jetée protectrice (int. Bradbury), 353.
Woodstock (N.-B.): jeu de quilles à la salle d'armes de, (quest. Crocket), 5422.

YARMOUTH: feux du port, déplacement (observ. Jameson), 1176; quai, améliorations (sub.), 2625.
Young, W. S.: paiement de ses services (sub.), 7324.
Yukon: dépôt: par M. Aylesworth, d'un bill n° 156) modifiant la loi y relative, 5137; 2e et 3e l., 5504; ordonnances : dépôt : par M. Oliver, d'un proj. de résol. y relatif, 6188, adoption, 7421.

ZINC: dans le township d'Albermarle (int. Beattie), 1137.